

고속도로공사 전문시방서

- 제6장 교량공사 -

(대비표)

<목차비교>

현 고속도로공사 전문 시방서	개정 고속도로공사 전문 시방서	적요
제7장 교량공사 7-1 직접기초 7-2 말뚝기초 7-2-1 기성말뚝 7-2-2 현장타설 콘크리트 말뚝 7-2-3 시험말뚝과 말뚝재하 시험 7-3 케이슨 기초 7-4 가시설공 7-5 콘크리트공	제6장 교량공사 6-1 교량공사 일반 6-2 기초공 6-2-1 얇은기초 6-2-2 기성말뚝 6-2-3 현장타설 콘크리트말뚝 6-2-4 케이슨기초 6-2-5 말뚝재하시험 6-3 가시설공 6-3-1 축도 및 가도 6-3-2 가물막이 6-3-3 동바리와 거푸집 6-3-4 흙막이공 6-3-5 슬립폼 6-3-6 클라이밍폼 6-4 콘크리트공 6-4-1 일반 콘크리트 6-4-2 한중콘크리트 6-4-3 서중콘크리트 6-4-4 팽창콘크리트 6-4-5 매스콘크리트 6-4-6 수중콘크리트 6-4-7 해양콘크리트 6-4-8 유동화콘크리트 6-4-9 섬유보강콘크리트 6-4-10 조적 및 주입용 모르타르 6-4-11 줄눈 및 지수판	• 목차 재구성 - 공사시방서 작성요령(한국건설기술연구원,1999)의 공종분류체계와 도로 및 하천 가이드 시방서, 콘크리트표준시방서(2003), 도로교표준시방서, 도로공사표준시방서 등을 참조하여 공종을 재분류함에 따라 목차를 수정함.

현 고속도로공사 전문 시방서	개정 고속도로공사 전문 시방서	적요
7-6 프리스트레스트 콘크리트 구조물공 7-7 철근공 7-8 슬립폼 7-9 PSC 거더교 7-10 R.C 중공슬래브교 7-12 I. L. M 7-13 P. S. M 7-14 F. C. M 7-15 F. S. M 7-16 강구조물공 7-17 사장교 7-17-1 주탑공 7-17-2 상부구조 7-17-3 케이블공 7-18 현수교 7-18-1 주탑공 7-18-2 보강형 트러스 7-18-3 케이블공	6-5 철근공 6-6 프리스트레스트 콘크리트 구조물공 6-7 강구조물공 6-7-1 강교제작 및 가설 6-7-2 철골 제작 및 설치 6-7-3 잡철물공 6-7-4 강교도장 6-8 교량가설공 6-8-1 슬래브공 6-8-2 RC 중공슬래브교 6-8-3 PSC거더교 6-8-4 프리플렉스 거더교 6-8-5 I.L.M 6-8-6 F.C.M 6-8-7 F.S.M 6-8-8 M.S.S 6-8-9 P.S.M 6-8-10 사장교 케이블공 6-8-11 현수교 케이블공	

현 고속도로공사 전문 시방서	개정 고속도로공사 전문 시방서	적 요
7-19 교량부대시설공	6-9 교량부대시설공 6-9-1 난 간 6-9-2 교량신축이음 6-9-3 교량 받침 6-9-4 교면 방수 6-9-5 교면 포장 6-9-6 교량 점검 시설 6-9-7 교량배수시설공 6-9-8 패널식 보강토 옹벽 6-9-9 블록식 보강토 옹벽 6-9-10 계측시설	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
제 7 장 교량공사	제6장 교량공사	
	6-1 교량공사 일반 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 교량 공사의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 6-2-1 얇은기초 1.2.2 6-2-2 기성말뚝 1.2.3 6-2-3 현장타설 콘크리트 말뚝 1.2.4 6-2-4 케이슨 기초 1.2.5 6-3 가시설공 1.2.6 6-4 콘크리트공 1.2.7 6-5 철근공 1.3 제출물 1.3.1 사전 준비 (1) 계약상대자는 공사 착수 전에 다음 사항을 준비하여 감독자에게 제출하여야 한다. ① 설계도서 검토 의견서 ② 시공계획서 ③ 품질관리 계획서 ④ 공정관리 계획서 ⑤ 안전관리 계획서 ⑥ 자재, 장비관리 계획서 ⑦ 하도급 회사 선정 계획서 ⑧ 관련도로 또는 하천의 장래확장 계획 및 관련기관의 시공허가서 ⑨ 인원 조직 기구표 ⑩ 지하매설물 확인사항 (2) 사전 준비서류를 반드시 제출 후 공사에 착수하여야 한다.	• 교량 공사에 관한 일반사항과 시공전 준비작업에 대한 공종을 추가함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	1.3.2 지반조사 계획서 계약상대자는 구조물 시공에 필요한 지반조사 계획을 세워 감독원의 승인을 득한 후 지반조사를 실시하여야 한다. 1.3.3 시공계획서 계약상대자는 작업시작 전 최소한 7일 전에 시공계획서를 제출하여 감독원의 승인을 득한 후 시공에 임하여야 한다. 1.3.4 공사기록 교량의 시공에 관한 공사기록은 아래사항들을 포함하여 기록하여야 한다. (1) 공사명, 공사개소, 사업주체, 계약상대자, 시행공정 (2) 완성된 교량의 제원, 배치도, 구조도, 지반의 개요 (3) 가설장비의 배치와 능력, 시공방법, 기계기구 (4) 각종 조사 및 시험성과 (5) 환경대책 및 안전대책 (6) 시공중에 발생한 특수상황과 그 대책 (7) 각 공정의 시공기록 1.3.5 준공시 제출물 (1) 교량대장 교량대장을 교량별로 작성하여 시공중 구조물 보수 이력현황, 신축 이음장치 및 교량반침의 유간상태와 현재온도, 계측시설이 있는 경우 이에 대한 표시 및 계측결과를 기록한 교량대장을 제출하여야 한다. (2) 구조물 준공도 시공중 제출된 현장시공 상세도면을 기초로 하여 준공도를 작성 제출하여야 한다. 1.4 품질보증 1.4.1 관리기술자 (1) 계약상대자는 구조물의 종류 및 형식에 따라 기술상의 지도 및 총괄을 위하여 전문지식과 시공경험이 있는 관리기술자를 두어야 한다. (2) 시공에 관하여 관리기술자가 실시하는 주된 항목은 다음과 같다. ① 시공계획서의 작성과 수정보완 ② 시공의 감독과 지도 ③ 시공기록의 작성 ④ 지반조사, 품질시험 실시 등 2. 재 료 해당사항 없음	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	3. 시 공 3.1 시공일반 3.1.1 공사 착수 전에 설계도서와의 일치여부 및 확인방법 등의 계획을 미리 세워야 한다. 3.1.2 작업 전에 기계, 기구 등의 철저한 점검을 행하여야 한다. 3.1.3 작업장 내 지장물 제거 및 작업지반의 보강 등으로 작업환경의 정리를 하여야 한다. 3.1.4 작업원 또는 외부인의 작업장 내로의 추락을 방지하기 위하여 추락 방지 시설을 설치하여야 한다. 3.1.5 화약류를 부득이 사용할 경우에는 기초본체 인접구조물 주변지반 등 주위에 악영향을 미치지 않게 소규모로 한정 발파하여야 한다. 3.2 세굴방지 대책 3.2.1 구조물이 하천부 또는 유심부에 놓일 경우에는 설계도면에 명시되어 있지 않더라도 세굴방지 대책을 수립하여 감독자의 승인을 득한 후 시공하여야 한다. 3.2.2 유량, 유속 등은 검토시 가정값과 실제 발생값이 다를 수 있으므로 공사기간중 지속적인 관찰이 필요하며 이상 발견시 적절한 조치를 하여야 한다. 3.3 기존구조물의 근접시공 3.3.1 기존구조물에 근접하여 구조물을 설치하는 경우 기존 기초에 영향을 주지 않도록 충분히 검토하여 감독자의 승인을 얻은 후 시공하여야 한다. 3.3.2 계약상대자는 기존 구조물의 근접 시공전에 기존 구조물의 변위를 측정하고 시공중 변위가 생기는지 여부를 지속적으로 관찰하여 변위 발견시 대책을 강구하고 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.3.3 근접시공의 영향이 있을 것으로 판단되는 경우 도면에 별도의 조치가 없더라도 지반강도 개량이나 기존 구조물을 보강하는 등 대책을 수립하여 감독자의 승인을 받고 시행하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	3.4 기초공 3.4.1 교량기초로 사용되는 얇은기초는 6-2-1절 , 말뚝기초는 6-2-2절 해당사항에 따른다. 3.4.2 경사지반의 기초 (1) 경사지반에 얇은기초가 시공되는 경우 실제 지지지반의 경사도를 고려하여 기초단면의 변경이 예상될 경우에는 전문기술자의 검토서를 첨부하여 감독자의 승인을 득하여야 한다. (2) 경사지반에 기초가 시공되는 경우 부등침하 및 기초이동 등이 생기지 않도록 적절한 조치를 하여야 한다. 3.5 콘크리트공 3.5.1 이 절에 기술되지 않은 사항은 6-4절의 해당사항에 따라야 한다. 3.5.2 받침위치 부근, PS강재 정착부 부근, 지간 중앙단면의 부재하연, 연속보 지점단면의 부재상연 등 구조상으로 중요한 곳이나, 철근 혹은 쉬스판의 배치가 복잡하기 때문에 콘크리트 타설하기가 곤란한 곳은 밀실한 콘크리트가 되도록 주의 깊게 타설하여야 한다. 3.6 철근의 가공 및 조립 철근의 가공 및 조립은 6-5절 해당사항에 따른다. 3.7 준공준비 3.7.1 계약상대자는 공사 종료후 준공검사를 신청하기 전에 다음 사항을 준비하여 준공검사를 감독자에게 요청하여야 한다. (1) 구조물의 노출 철선, 이물질 등을 완전제거하고 주변을 깨끗이 정리하여야 하며, 손상된 공공 및 사유물을 원상으로 복구하여야 한다. (2) 교량대장과 구조물 준공도를 작성하여 준비하여야 한다. 3.7.2 준공준비 완료 확인 즉시 감독자는 준공검사를 의뢰하여야 한다. 3.8 교통개방 3.8.1 콘크리트 구조물은 콘크리트 타설 후 28일 이후에 교통 개방을 원칙으로 한다. 3.8.2 특별한 경우 28일 이전에도 교통을 개방할 수 있으나 이때는 통과차량 중량을 고려한 전문기술자의 구조검토 확인을 거쳐 감독자의 승인을 받아야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-1 직접기초 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 교대, 교각, 옹벽 등의 기초 구조체가 양질의 지지층에 직접 지지되는 교량 기초 공사에 적용한다. 1.2 참조규격 해당 없음 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 시험 및 검사 계획서 (2) 세굴 및 퇴사방지 계획서 2. 재 료 2.1 재료일반 2.1.1 기초재로서의 조약돌 또는 막자같은 본 시방서 4-9절에 따른다. 2.1.2 콘크리트 및 철근은 본 시방서 14-4절 및 14-10절에 따른다.	6-2 기초공 6-2-1 얇은기초 1. 일반사항 1.1 적용범위 1.1.1 이 시방은 양질의 지지층이 지표면 가까운 곳에 존재하여 확대기초 및 전면기초 형식으로 지지층에 직접 지지되는 교량 기초공사의 일반적인 시공에 적용한다. 1.1.2 지지층아래 압축성이 큰 토층이 존재하지 않아서 침하량이 허용값을 초과할 가능성이 없을 때 적용한다. 1.1.3 지지층아래 압축성이 큰 토층이 있다면 깊은기초를 선택하거나 지반개량을 전제로 한 얇은기초를 고려해 보아야 한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.2 3-7 구조물 기초 터파기, 되메우기 및 뒷채움 1.2.2 3-10 기초재 1.2.3 13-4 시멘트 콘크리트 1.2.4 13-10 철근콘크리트 봉강 1.3 참조규격 다음 규준은 이절에 명시되어 있는 범위내에서 이절의 일부를 구성하고 있는 것으로 본다. 1.3.1 한국산업규격(KS) KS B 2444 확대기초에서 정적하중에 대한 흙의 지지력 시험방법 1.4 제출물 1.4.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 해당 공사의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 1.4.2 지반조사 보고서 설계시에 행하였던 지반조사 결과에 관하여는 충분히 검토하고, 하부구조의 기초형식이나 지반의 상황에 따라 정밀한 시추조사나 각종 시험을 보충하는 등 보다 면밀한 조사를 시행한 조사 보고서를 제출하여야 한다. 1.4.3 시험 및 검사 계획서 필요한 각종 시험과 검사에 대한 계획서를 공사착수 전에 제출하여야 한다. 2. 재 료 2.1 재료일반 2.1.1 기초재로서의 조약돌 또는 막자같은 이 시방서 3-10절에 따른다. 2.1.2 콘크리트 및 철근은 이 시방서 13-4절 및 13-10절에 따른다	• 구조물 기초설계기준(2002)과 용어 통일 직접기초 -> 얇은기초 • 적용 범위 추가 • 시방서 작성 규칙에 따라 항목 추가 • 총칙편 신설로 인용위치 수정 • (2) 세굴 및 퇴사 방지 계획서 -> 6-1절 3.2항으로 이동하여 보완 작성

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3. 시 공 3.1 시공준비 3.1.1 사전조사 및 확인 (1) 지하 매설물의 유무 및 지상의 장애가 되는 시설물을 사전에 조사하여 감독자에게 제출하여야 한다. (2) 필요에 따라 지반조사를 하고, 지반이 설계된 시공법에 적합한지의 여부를 재확인하여야 한다. 3.1.2 기존 지중시설물의 처리 (1) 기초 시공을 실시하기 전에 모든 지중시설물의 위치와 깊이를 현장에서 확인하고, 지중시설물의 위치에서 1.0m 이내에는 주의하여 굴착하여야 한다. (2) 설계도서에 명시되지 않은 사용 중인 지중시설물이 발견되면 즉시 감독자와 지중시설물의 관리청에 통보하여야 하며, 적법한 절차에 의해 이설하여야 한다. 3.2 시공일반 3.2.1 기초 터파기는 본 시방서 4-7절에 따른다. 3.2.2 기초 조약돌을 깔 경우에는, 막자갈 또는 쇄석 등의 채움재료로 충분히 메우고 소형 로울러 또는 램머 등으로 다짐을 하여 설계도서에 따라 마무리 하여야 한다. 3.2.3 막자갈 또는 모래를 깔 경우, 재료를 깐 후, 소형로울러, 램머 등으로 다짐을 하여 설계두께로 마무리하여야 한다. 3.2.4 기초바닥면 마무리는 계단식 층이 없도록 하여야 한다. 다만, 기초 바닥면의 경사가 1:4 이상인 경우 계단식 또는 톱니식으로 마무리 하여야 한다. 3.2.5 바닥면에 용수 및 누수 등의 우려가 있는 경우에는 배수처리를 하여야 한다. 3.2.6 바닥면이 암반인 경우에는 돌부스러기 등의 이물질을 제거하여야 한다. 3.2.7 린(Lean) 콘크리트 타설은 감독자의 검측을 받은 즉시 콘크리트를 타설할 수 있도록 사전준비를 하여야 한다.	3. 시공 3.1 시공준비 3.1.1 공사착수전 조사 및 확인사항 (1) 지하 매설물의 유무 및 지상의 장애가 되는 시설물을 사전에 조사하여 감독자에게 제출하여야 한다. (2) 필요에 따라 지반조사를 하고, 지반이 설계된 시공법에 적합한지의 여부를 재확인하여야 한다.. 3.1.2 기존시설물의 처리 (1) 기초 시공을 실시하기 전에 모든 지중시설물의 위치와 깊이를 현장에서 확인하고, <u>지중시설물 근처에서는 주의하여 굴착하여야 한다.</u> (2) 설계도서에 명시되지 않은 사용 중인 지중시설물이 발견되면 즉시 감독자와 지중시설물의 관리청에 통보하여야 하며, 적법한 절차에 의해 이설하여야 한다. 3.2 토공작업 3.2.1 기초터파기 및 바닥면 마무리 (1) 기초터파기는 본시방서 3-7절에 따른다. (2) 기초터파기 경사는 토질조건과 지하수의 상태 등에 따라 안전한 경사를 유지하여야 하고 필요시 가설토류벽을 설치하여야 한다. (3) 기초 조약돌을 깔 경우에는 막자갈 또는 쇄석 등의 채움재료로 충분히 메우고 소형 로울러 또는 램머 등으로 다짐을 하여야 한다. (4) 막자갈 또는 모래를 깔 경우, 재료를 깐 후, 소형로울러, 램머 등으로 다짐을 하여 설계두께로 마무리하여야 한다. (5) 기초바닥면 마무리는 계단식 층이 없도록 하여야 한다. 다만, 기초 바닥면의 경사가 1:4 이상인 경우 계단식 또는 톱니식으로 마무리하여야 한다. (6) 바닥면에 용수, 우수 등의 유입이 우려될 경우에는 사전에 적절한 배수처리를 하여야 한다. (7) 바닥면이 암반일 경우에는 돌부스러기 등 이물질을 완전히 제거하여야 하고 토사일 경우에는 적절한 다짐장비로 충분한 다짐을 하여야 한다. 3.2.2 비탈면 안전 경사가 급한 위치에 놓이는 교대의 기초터파기에 있어서는 시공중이나 교량 구조 완성후의 비탈면 안전에 대한 검토를 시행하여야 한다.	• 시설물의 종류와 현장 조건에 따라 굴착범위를 다르게 적용하여야 할 것으로 판단됨 • 기술내용을 구체화할 수 있도록 3.2 시공일반을 3.2 토공작업 변경

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.3 지지층 검사 3.3.1 기초바닥면의 실제조건과 지반조사 자료를 비교 검토하고 감독자의 검사를 받아야 한다. 3.3.2 지지층이 양호한 암반이 아닐 경우 평판재하시험(KS F 2444) 등을 실시하여 지반지내력을 확인하여야 한다. 3.3.3 지지층 검사가 끝나면 즉시 고르기(lean) 콘크리트를 칠 수 있도록 준비하여야 한다. 3.4 시공기록 다음사항을 참조하여 기초공의 시공에 관한 전반적인 기록을 작성하여야 한다. 3.4.1 공사명, 공사개소, 사업주체, 계약상대자, 시행공정 3.4.2 완성된 기초공의 제원, 배치도, 구조도, 지반의 개요 3.4.3 임시가설장비의 배치와 능력, 시공방법, 기계기구 3.4.4 각종 조사 및 시험성과 3.4.5 환경대책 및 안전대책 3.4.6 시공중에 발생한 특수상황과 그 대책 3.4.7 각 공정의 시공기록, 사진 등	- 기초 지반조사를 위한 작업절차를 추가로 기술함. - 기초공 시공기록에 포함되는 일반적인 항목을 구체적으로 제시하기 위하여 시방내용을 추가

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-2 말뚝기초 7-2-1 기성말뚝 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 구조물 및 교량기초로 사용하는 기성말뚝 공사에 적용한다. 1.2 참조규격 KS B 0885 용접기술검정에 있어서의 시험방법 및 판정기준 KS B 0896 강용접부의 초음파 탐상 시험방법 및 시험결과의 등급분류 방법 KS D 3505 일반구조용 압연 강재 KS F 4301 원심력철근콘크리트 말뚝 KS F 4303 프리텐션 방식 원심력 PC 말뚝 KS F 4306 프리텐션 방식 원심력 고강도 콘크리트 말뚝 KS F 4307 프리텐션 방식 진동 PC 말뚝 KS F 4602 강관 말뚝 KS F 4603 H형강 말뚝 KS F 7001 원심력 콘크리트 말뚝의 시공표준 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 시험항타 또는 재하시험 보고서	6-2-2 기성말뚝 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 구조물 및 교량 기초로 사용하는 기성말뚝 공사의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.2 3-3 구조물 및 지장물 제거 1.2.3 6-2-5 말뚝재하시험 1.3 참조규격 다음 규준은 이절에 명시되어 있는 범위내에서 이절의 일부를 구성하고 있는 것으로 본다. 1.3.1 한국산업규격(KS) KS B 0885 용접기술검정에 있어서의 시험방법 및 판정기준 KS B 0896 강용접부의 초음파 탐상 시험 방법 및 시험결과의 등급분류 방법 KS D 3503 일반 구조용 압연 강재 KS F 4301 원심력철근콘크리트 말뚝 KS F 4303 프리텐션 방식 원심력 PC 말뚝 KS F 4306 프리텐션 방식 원심력 고강도 콘크리트 말뚝 KS F 4307 프리텐션 방식 진동 PC 말뚝 KS F 4602 강관 말뚝 KS F 4603 H형강 말뚝 KS F 7001 원심력 콘크리트 말뚝의 시공표준 1.4 제출물 1.4.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 해당 공사의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 1.4.2 시험 계획에 따라 말뚝 재하 시험보고서를 추가로 제출하여야 한다.	• 공사 시방서 작성요령에 따라 본문에서 인용된 관련 시방절을 명시함. • 총칙편 신설로 인용위치 수정 • 시험말뚝보고서와 재하시험보고서는 유사한 성격이므로 통합하여 기술함.

구 분	PC 또는 PHC 말뚝	강말뚝
허용압축응력	$0.6f_c'$	$0.9F_y$
허용인장응력	$0.8\sqrt{f_c'}+f_{pe}$	$0.9F_y$

구 분	PC 또는 PHC 말뚝	강말뚝
허용압축응력	$0.6f_c'$	$0.9f_y$
허용인장응력	$0.8\sqrt{f_c'}+f_{pe}$	$0.9f_y$

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
2. 재 료 2.1 말 뚝 2.1.1 강재 말뚝 (1) 본 시방서 14-9절에 따른다 (2) 철근은 본 시방서 14-10절에 따른다. 2.1.2 철근콘크리트 말뚝은 본 시방서 14-9절에 따른다. 2.2 장 비 2.2.1 말뚝박기 장비 (1) 말뚝박기 장비는 말뚝에 손상을 주는 것이어서는 안되며, 작업 실시 전 사용말뚝, 지반조사 자료 및 항타장비에 대한 자료와 함께 파동 이론 분석(Wave Equation Analysis of Pile Driving)결과를 감독자에게 제출하여야 한다. (2) 감독자는 관입깊이에 따른 예상지지력 및 이때의 최종관입량, 항타응력의 크기 등 파동이론 분석결과를 토대로 항타장비에 대한 사용승인 여부를 판단하여야 한다. (3) 파동이론 분석결과 항타응력이 다음의 허용기준치를 초과하는 경우 항타장비의 교체 또는 개조, 시공방법의 변경방안 등을 검토하여야 한다. F_y : 강말뚝의 항복강도 f_c′ : 콘크리트의 압축강도 f_{pe} : 유효 프리스트레스(<u>prestress</u>)	2. 재 료 2.1 말 뚝 2.1.1 강재말뚝 (1) 강재말뚝은 본시방서 13-9절과 KS F 4602 및 KS F 4603의 규정을 따른다. (2) 철근은 이 시방서 13-10 절에 따른다. 2.1.2 철근콘크리트 말뚝 (1) 철근 콘크리트 말뚝은 본 13-9절에 따른다. (2) PSC 말뚝은 KS F 4303의 규정을 따른다. (3) PHC 말뚝은 KS F 4306의 규정을 따른다. 2.2 장 비 2.2.1 말뚝박기 장비 (1) 말뚝박기 장비는 말뚝에 손상을 주는 것이어서는 안되며, 작업 실시 전 사용말뚝, 지반조사 자료 및 항타장비에 대한 자료와 함께 파동 이론 분석(wave equation analysis of pile driving)결과를 감독자에게 제출하여야 한다. (2) 감독자는 관입깊이에 따른 예상지지력, 최종관입량, 항타응력의 크기 등 파동이론 분석결과를 토대로 항타장비에 대한 사용승인 여부를 판단하여야 한다. (3) 파동이론 분석결과 항타응력이 다음의 허용기준값을 초과하는 경우 항타장비의 교체 또는 개조, 시공방법의 변경방안 등을 검토하여야 한다. 표 6-2-2-1 말뚝의 허용응력 f_y : 강말뚝의 항복응력 (MPa) f_c′ : 콘크리트의 압축강도 (MPa) f_{pe} : 유효 프리스트레스(<u>effective prestress</u>) (MPa)	• 강재말뚝의 시험 및 검사내용을 참조할 수 있도록 산업규격(KS) 규격을 추가 • PSC 말뚝과 PHC 말뚝 규격 추가 • 문구 수정

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
2.2.2 해머 (1) 해머는 증기해머, 공기해머, 유압해머 및 디젤해머 사용을 원칙으로 한다. 다만, 감독자의 확인을 받은 경우에는 낙하식 해머도 사용할 수 있다. (2) 폐쇄식 램(Ram)을 가진 디젤해머는 규격용량의 출력을 발휘할 수 있어야 하며, 이를 측정할 수 있는 계기를 부착하여야 한다. (3) 디젤해머 중 단동디젤해머에는 말뚝타입 동안 항상 시공 기술자가 해머 스트로크를 결정할 수 있는 장치를 갖추어야 한다. (4) 복동디젤해머에는 측정치를 쉽게 읽을 수 있도록 지표면 가까운 곳에 반발 해머 압력 게이지를 갖추어야 한다. 2.2.3 해머쿠션 (1) 중력해머를 제외한 모든 타격말뚝 타입장비는 해머나 말뚝의 손상방지와 균일한 타입거동보장을 위하여 소요두께의 해머쿠션 재료를 장착하여야 한다. (2) 해머쿠션은 타입 하는 동안 균일한 성능을 유지할 수 있는 내구성을 가진 재료로 제작되어야 한다. 단, 목재, 와이어로프, 석면해머쿠션을 사용해서는 안된다. (3) 타격용 판은 쿠션재료의 균일한 압축을 보장하기 위하여 해머쿠션 위에 설치하여야 한다. (4) 해머쿠션은 말뚝 타입을 시작할 때와 말뚝타입이 완료된 후, 매 100 시간마다 점검하여야 한다. 또한 해머쿠션은 두께가 25% 이상 감소되기 전에 교체하여야 한다. 2.2.4 말뚝쿠션 (1) 합판의 최소 두께를 10cm 이상으로 하여야 한다. 만약, 타입하는 동안 쿠션이 본래 두께의 1/2 보다 더 압축되거나 타기 시작하면 새로운 말뚝쿠션을 사용하여야 한다. 2.2.5 리드(Lead) (1) 타입하는 동안 말뚝과 해머를 적절한 위치에 지탱하는 말뚝드라이브 리드를 사용하여야 한다. (2) 리드는 각 타격에 대해 집중타격을 보장하기 위해 해머와 말뚝의 정렬을 유지하면서도 해머의 움직임이 자유로울 수 있는 방법으로 제작되어야 한다. (3) 리드는 중동장치를 사용하지 않도록 충분한 길이를 가져야 하며, 경사말뚝에서도 정연될 수 있도록 하여야 한다.	2.2.2 해머 (1) 해머는 증기해머, 공기해머, 유압해머 및 디젤해머 사용을 원칙으로 한다. 다만, 감독자의 확인을 받은 경우에는 낙하식 해머도 사용할 수 있다. (2) 폐쇄식 램(ram)을 가진 디젤해머는 규격용량의 출력을 발휘할 수 있어야 하며, 이를 측정할 수 있는 계기를 부착하여야 한다. (3) 디젤해머 중 단동디젤해머에는 말뚝타입 동안 항상 시공 기술자가 해머 스트로크를 측정할 수 있는 장치를 갖추어야 한다. (4) 복동디젤해머에는 측정값을 쉽게 읽을 수 있도록 지표면 가까운 곳에 반발 해머 압력 게이지를 갖추어야 한다. 2.2.3 해머쿠션 (1) 중력해머를 제외한 모든 타격말뚝 타입장비는 해머나 말뚝의 손상방지와 균일한 타입거동보장을 위하여 소요두께의 해머쿠션 재료를 장착하여야 한다. (2) 해머쿠션은 타입 하는 동안 균일한 성능을 유지할 수 있는 내구성을 가진 재료로 제작되어야 한다. 단, 목재, 와이어로프, 석면해머쿠션을 사용해서는 안된다. (3) 타격용 판은 쿠션재료의 균일한 압축을 보장하기 위하여 해머쿠션 위에 설치하여야 한다. (4) 해머쿠션은 말뚝 타입을 시작할 때와 말뚝타입이 완료된 후, 매 100 시간마다 점검하여야 한다. 또한 해머쿠션은 두께가 25% 이상 감소되기 전에 교체하여야 한다. 2.2.4 말뚝쿠션 (1) 합판의 최소 두께를 100 mm 이상으로 하여야 한다. 만약, 타입하는 동안 쿠션이 본래 두께의 1/2 보다 더 압축되거나 타기 시작하면 새로운 말뚝쿠션을 사용하여야 한다. 2.2.5 리드(Lead) (1) 타입하는 동안 말뚝과 해머를 적절한 위치에 지탱하는 말뚝드라이브 리드를 사용하여야 한다. (2) 리드는 각 타격에 대해 집중타격을 보장하기 위해 해머와 말뚝의 정렬을 유지하면서도 해머의 움직임이 자유로울 수 있는 방법으로 제작되어야 한다. (3) 리드는 중동장치를 사용하지 않도록 충분한 길이를 가져야 하며, 경사말뚝에서도 정연될 수 있도록 하여야 한다.	• 모호한 표현을 명확하게 수정, 현장의견 반영(설계처, 전경수)

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
2.2.6 이음(Follower)말뚝 (1) 말뚝박기에는 가능한 한 이음말뚝의 사용을 피해야 한다. 다만, 해머가 말뚝머리를 직접 때리기 곤란한 경우에는 감독자의 확인을 받아 이음말뚝을 사용할 수 있다. (2) 이때에는 말뚝 10개중 1개씩은 긴 것을 사용하여 지지력을 결정할 수 있는 시험말뚝으로 직접 박아야 한다. 2.2.7 SIP 말뚝에 사용되는 주요장비는 Crawler mounted pile driver, Earth auger, Batch plant, 발전기, Silo, 전류계, 고압 Moter pump, Leveler 등이며, 현장조건에 적합한 용량을 사용하여야 한다. 2.3 부속재료 2.3.1 피복 아크 용접봉 심선재는 KS D 3508, 연강용 피복 아크 용접봉은 KS D 7004의 해당 요건에 적합하거나 동등 이상의 제품이어야 한다. 2.3.2 용접용 케이블은 KS C 3321, 교류 아크 용접기는 KS C 9602, 용접용 홀더는 KS C 9607에 일치하여야 한다. 2.4 품질관리 2.4.1 시 험 (1) H형강 말뚝에 대한 시험은 KS F 4603에 따른다. (2) 강관에 대한 시험은 <u>KS D 3566</u>에 따른다. (3) PC콘크리트 말뚝에 대한 시험은 KS F 4303, KS F 4306 및 KS F 4307에 따른다. (4) 원심력 철근콘크리트 말뚝에 대한 시험은 KS F 4301에 따른다. (5) 용접용 재료는 KS D 3508에 따른다.	2.2.6 이음(Follower)말뚝 (1) 말뚝박기에는 가능한 한 이음말뚝의 사용을 피하여야 한다. 다만, 해머가 말뚝머리를 직접 때리기 곤란한 경우에는 감독자의 확인을 받아 이음말뚝을 사용할 수 있다. (2) 이때에는 말뚝 10개중 1개씩은 긴 것을 사용하여 지내력을 결정할 수 있는 시험말뚝으로 직접 박아야 한다. (3) <u>재생말뚝의 경우 재생되는 이음부분의 길이가 5.0 m 이상이어야 하며, 비파괴용접검사는 U.T로서 1이음당 1회(전주변장)실시하여야 한다..</u> 2.3 부속재료 2.3.1 피복 아크 용접봉 심선재는 KS D 3508, 연강용 피복 아크 용접봉은 KS D 7004의 해당사항에 적합하거나 동등 이상의 제품이어야 한다. 2.3.2 용접용 케이블은 KS C 3321, 교류 아크 용접기는 KS C 9602, 용접용 홀더는 KS C 9607에 따른다. 2.4 품질관리 2.4.1 시 험 (1) H형강 말뚝에 대한 시험은 KS F 4603에 따른다. (2) 강관에 대한 시험은 <u>KS D 4602</u>에 따른다. (3) PC콘크리트 말뚝에 대한 시험은 KS F 4303, KS F 4306 및 KS F 4307에 따른다. (4) 원심력 철근콘크리트 말뚝에 대한 시험은 KS F 4301에 따른다. (5) 용접용 재료는 KS D 3508에 따른다.	• 재생말뚝에 대한 상세한 시방기준을 추가함. (시공사에서 재생말뚝을 사용하고자하는 경우가 많으므로 시방기준 강화를 통하여 품질향상과 사용억제를 유도) • SIP 관련사항은 시방내용으로 부적합하여 삭제 • KS D 3566은 일반구조용 탄소강관에 관련된 규정으므로 강관 말뚝에 관련된 KS D 4602로 수정함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3. 시 공 3.1 시공조건 확인 말뚝공사는 시험말뚝박기를 실시하여 지지력과 깊이에 대한 결과를 확인하여야 한다.	3. 시 공 3.1 시공조건 확인 및 공법선정 3.1.1 현장주변여건 확인 (1) 시공현장의 주변에 말뚝향타로 인한 지반진동이나 소음등으로 민원발생 가능성을 조사하여야 한다. (2) 민원발생 가능성이 있는 주변여건일 경우 진동 및 소음저감대책을 수립하거나 저진동 및 저소음 말뚝공법을 적용하여야 한다. 3.1.2 현장지반조건 확인 (1) 시공현장의 주변여건상 향타공법을 적용할 수 있는 경우에는 말뚝이 소정의 지내력을 확보할 수 있는 지지층까지 향타관입될 수 있는지 여부를 검토하여야 한다. (2) 시공현장의 지반조건상 중간조밀층 하부에 하중지지에 적합한 지층이 존재하나 향타공법으로 중간조밀층을 관통하지 못할 것으로 판단되면 선굴착 또는 내부굴착말뚝 공법을 검토하여야 한다. (3) 시공현장의 지반조건상 기성말뚝을 조밀하게 시공할 경우 말뚝의 휨이나 솟아오름이 예상되면 매입말뚝공법으로 변경하는 것을 검토하는 하여야 한다. 3.1.3 말뚝공법선정 (1) 현장주변여건 및 지반조건상 문제가 없는 경우에는 향타공법을 적용한다. (2) 현장주변여건 및 지반조건상 향타공법을 적용할 수 없을 때에는 제반여건을 감안하여 다음과 같은 매입말뚝공법 또는 기타 적합한 공법을 선정하여야 한다. ① 선굴착후 최종향타공법(preboring driving method) ② 시멘트밀크공법(SIP 공법 등) ③ 내부굴착후 최종향타공법(PRD, DRA 공법 등) ④ 제트그라우팅에 의한 선단확근공법(SIG, RJP공법 등) ⑤ 기타 저진동·저소음 공법	• 시공조건확인을 위한 구체적인 절차와 현장여건을 고려한 말뚝공선 선정에 관한 내용을 보완

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.2 시공준비 3.2.1 사전조사 및 준비작업 (1) 지하매설물의 유무 및 지상의 장애가 되는 시설물을 착공 전에 조사하여야 한다. (2) 지반조사를 착공 전에 실시하고, 현장 지반조건에 말뚝박기가 적합한지의 여부를 재확인 하여야 한다. (3) 작업중 시공기계가 기울어질 위험이 있는 지점에서는 미리 동바리를 만드는 등 시공기계가 설치될 지면을 사전정지 및 개량하여야 한다. (4) 바지선에서 타입하는 경우에는 바지선이 흔들리지 않도록 장치하여야 한다. 3.2.2 기존 지중시설물의 처리 본 시방서 7-1절 3.1.2에 따른다. 3.2.3 장비의 점검정비 말뚝박기장비(항타기), 해머, 보조기계, 기타 부속설비는 작업을 개시하기 전에 취급 설명서에 따라 다음과 같은 정비 점검을 실시하여야 한다. (1) 시공에 사용되는 장비는 안전, 정확, 신속하게 작업을 할 수 있도록 착공 전에 점검정비를 하여야 한다. (2) 항타대는 말뚝을 바르게 소정의 방향으로 타입 또는 압입하기 위하여 가이드의 방향을 정확하게 유지하고, 작업 중 해로운 진동, 이동, 기울어짐이 생기지 않도록 설치하여야 한다. 필요시에는 고정용 줄을 설치하여야 한다. (3) 낙하해머, 디젤해머, 유압해머에 의한 항타기에는 해머의 낙하높이를 멀리 떨어진 곳에서도 정확히 읽을 수 있도록 하여야 한다. 3.3 말뚝의 종류와 길이 3.3.1 설계도서에 명시된 대로 필요한 지지력이 될 때까지 말뚝을 박아야 한다. 말뚝의 지지력은 시험말뚝 박기와 각 말뚝의 지지력 산출 및 재하시험에 의하여 확인하여야 한다. 3.3.2 말뚝의 길이는 설계도서에 명시된 지지력과 침하량을 만족하면서, 확대기초에 매입되는데 충분하여야 한다.	3.2 시공준비 3.2.1 사전조사 및 준비작업 (1) 지하매설물의 유무 및 지상의 장애가 되는 시설물을 착공 전에 조사하여야 한다. (2) 지반조사를 착공 전에 실시하고, 선정된 말뚝공법이 현장 지반조건에 적합성 여부를 재확인하여야 한다. (3) 작업 중 시공장비가 기울어질 위험이 있는 지점에서는 미리 동바리를 만드는 등 시공장비가 설치될 지면을 사전정지 및 개량하여야 한다. (4) 바지선에서 타입하는 경우에는 바지선이 흔들리지 않도록 정치하여야 한다. <u>(5) 말뚝이 설치되는 위치에서는 말뚝 설치를 용이하게 하기 위하여 암성토를 피하여야 한다.</u> 3.2.2 기존 지중 시설물의 처리 이 시방서 6-2-1절 3.1.2에 따른다. 3.2.3 장비의 점검정비 말뚝박기장비(항타기), 해머, 보조기계, 기타 부속설비는 작업을 개시하기 전에 취급 설명서에 따라 다음과 같은 정비 점검을 실시하여야 한다. (1) 시공에 사용되는 장비는 안전, 정확, 신속하게 작업을 할 수 있도록 착공 전에 점검정비를 하여야 한다. (2) 항타기는 말뚝을 바르게 소정의 방향으로 타입 또는 압입하기 위하여 가이드의 방향을 정확하게 유지하고, 작업 중 해로운 진동, 이동, 기울어짐이 생기지 않도록 설치하여야 한다. 필요시에는 고정용 줄을 설치하여야 한다. (3) 낙하해머, 디젤해머, 유압해머에 의한 항타기에는 해머의 낙하높이를 멀리 떨어진 곳에서도 정확히 읽을 수 있도록 하여야 한다. <u>(4) 오거로 지반을 선굴착하는 경우에는 굴착저항을 기록할 수 있는 자동기록장치(전류계, RPM 등)를 장착하여 작동하여야 한다.</u> 3.3 시험말뚝 3.3.1 시험말뚝박기를 실시하는 목적은 해머를 포함한 항타장비 전반의 성능확인과 적합성 판정, 설계내용과 실제 지반조건의 부합여부, 말뚝재료의 건전도 판정 및 시간경과 효과(set-up)를 고려한 말뚝의 지내력 확인 등이다. 3.3.2 시험말뚝 박기를 실시할 때는 항타작업 전반의 적합성 여부를 확인하기 위하여 항타시 동재하시험을 실시하여야 한다. 3.3.3 항타시 동재하시험의 세부내용은 6-2-5절 규정을 적용한다. 3.3.4 시험말뚝은 기초마다 적절한 위치를 선정하여 설계상의 말뚝길이보다 1.0~2.0m 긴 것을 사용하여야 한다. 또한 지지층이 극단적으로 변화하는 경우에는 감독자의 승인을 득하여 교각 마다 몇 개의 시험말뚝을 시공할 수 있다.	• 항타말뚝을 박는 위치의 성토재료로 암석을 사용할 경우 말뚝선단부 파손 및 지지력 확인이 곤란하므로 암성토를 피하여야 한다. • 선굴착시의 장비점검을 확인할 수 있도록 관련 내용을 추가 • 도로공사표준시방서, 도로 및 하천가이드 시방서의 구성에 맞추어 시험 말뚝관련 내용을 7-2-3절에서 본절로 이동

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.4 말뚝박기 3.4.1 사전천공 (1) 1.5m 이상의 다져진 흙쌓기부에 말뚝을 박을 때는 사전천공을 할 수 있다. (2) 사전천공은 말뚝 선단으로부터 1.5m 높은 지점에서 중단하여야 하며, 천공의 직경은 말뚝설치공법에 따라서 말뚝직경보다 3~10cm 더 크게 하여야 한다. (3) 말뚝을 박은 후 생기는 말뚝주변의 공간은 모래 또는 승인된 재료로 완전히 메워야 한다. 3.4.2 말뚝 세우기 (1) 시공기계는 말뚝이 소정의 위치에 정확하게 설치될 수 있도록 정확한 위치와 견고한 지반 위에 설치하여야 한다. (2) 말뚝 인입시, 리드와 와이어의 각도는 30. 이하로 유지하여야 하며, 인입 중 항타기를 선회해서는 안된다. 특히, 말뚝을 매단 상태에서 주행은 하지 말아야 한다. (3) 시공자는 말뚝 축방향을 설계에 규정된 각도로 세우고, 감독자로부터 말뚝 직교방향으로 양방향 검측을 받아야 한다.	3.3.5 얽은층으로 형성된 지반조건이거나 포화된 조밀한 상태의 세립모래 지반조건일 경우에는 지지력감소현상(relaxation)이 발생할 수 있으므로 시험말뚝 박기가 완료된 시점으로부터 일정한 시간이 경과한 후에 항타시 동재하시험이 실시된 동일말뚝들에 대하여 재항타 동재하시험을 실시하여야 한다. 3.3.6 재항타 동재하시험시 항타기준은 초기 항타종료시와 동일한 낙하고로 50타의 타격 또는 말뚝의 추가 관입깊이가 75 mm에 도달할 때까지 중 먼저 발생하는 쪽으로 하되 재항타결과 추가 관입깊이가 10회의 타격을 가할 때까지 3 mm미만인 경우 즉시 항타를 종료하여야 한다. 3.3.7 시험말뚝의 시공결과 말뚝길이, 두께, 말뚝본수, 시공방법 또는 기초 형식을 변경할 필요가 생긴 경우는 전문기술자의 변경 검토서를 감독자에 제출하여 승인을 득한 후 시공에 임하여야 한다. 3.4 항타 말뚝시공 3.4.1 선굴착 (1) 현장조건에 맞는 심도까지 천공장비를 사용하여 굴착한다. 이때 굴착공의 지름은 말뚝지름보다 100 mm 이상 이어야 한다. (2) 말뚝을 급하게 침설하거나 낙하시키면 말뚝이 경사질 우려가 있으므로 샤클을 이용하여 굴착공 중심에서 연직방향으로 말뚝을 천천히 침설하여야 한다. (3) 공저에 안치된 말뚝은 3.4절의 항타말뚝과 동일한 방법으로 동재하시험을 실시하여 말뚝의 지내력을 파악하여야 한다. (4) 말뚝을 박은 후, 생기는 말뚝 주변 공간은 말뚝의 수평저항력과 주변마찰력을 확보하기 위하여 물-시멘트(w/c) 비가 표준일축압축강도 490 kPa(5 kgf/cm²) 이상의 주면고정액으로 충전하여야 한다. 만약 이 액이 지반속으로 스며들어 주면고정액의 상면이 침강하면 지속적으로 보충하여야 한다. (5) 주면고정액과 선단근고액의 시편제원은 지름 50 mm, 높이 250~300 mm의 원주형이어야 한다. 이 시편 하단에서 100 mm를 제거한 높이 100 mm를 이용하여 표준일축압축강도를 측정하여야 한다. (6) 시편높이 300 mm를 만들기 위한 시멘트밀크 주입 높이는 w/c=65~70%일 때 350 mm, w/c=100%일 때 400 mm, w/c=150%일 때 450 mm, w/c=200%일 때 550 mm, w/c=300%일 때 850 mm이다. 3.4.2 말뚝 세우기 (1) 시공장비는 말뚝이 소정의 위치에 정확하게 설치될 수 있도록 정확한 위치와 견고한 지반 위에 설치하여야 한다. (2) 말뚝 인입시, 리더와 와이어의 각도는 30°이하로 유지하여야 하며, 인입 중 항타기를 선회해서는 안 된다. 특히, 말뚝을 매단 상태에서 주행은 하지 말아야 한다.	• 도로 및 하천 가이드 시방서에 맞추어 용어 변경 사전천공 -> 선굴착 • (1)...(5)항 : 다양한 현장여건을 고려하여 기술내용을 보완

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.4.3 시공일반 (1) 말뚝머리는 감독자의 확인을 받은 머리보강재 또는 슈를 써서 해머에 의해 손상되지 않도록 보호하여야 한다. (2) 말뚝박기 순서는 공정, 지반조건, 말뚝형상 및 배치, 시공방법과 시공장비, 주변사항 등을 종합적으로 고려하여 정하여야 한다. (3) 말뚝은 설계도서에 표시된 대로 정확한 간격과 위치가 유지되도록 박아야 한다. (4) 확대기초의 계획면에서 말뚝박기는 주위말뚝을 박기 전에 내부말뚝을 먼저 박아야 한다. (5) 필요한 경우에는 과대한 휨응력이나 허용오차를 벗어난 말뚝머리 이동을 방지할 수 있도록 설치된 개별말뚝에 적절한 횡방향 지지를 해 두어야 한다. (6) 타격 캡과 지주를 결합해서 박기 작업 중에 해머와 말뚝이 동심축을 유지하게 하여야 한다. (7) 박기 저항력이 급격히 감소할 경우에는 말뚝이 파손되었는지 아니면, 지반상태에 의한 것인지 조사하여야 한다. (8) 1개의 말뚝박기는 도중에 정지함이 없이 연속해서 박아야 한다. 다만, 장비의 고장, 작업시간의 제한, 기타 원인에 의해 연속 타입이 어려울 경우에는 정지 후 재타입이 불가능하게 되는 깊이 조사와 해머용량 등을 결정하여야 한다. 또한 기계설비의 보수를 신속히 행할 수 있도록 미리 부품 등을 준비해 두어야 한다. (9) 인접한 말뚝을 박는 동안 또는 기타 이유로 0.5cm 이상 솟아오른 말뚝은 당초의 선단 표고까지 다시 타격하여야 한다. (10) 말뚝은 설계도서에 명시된 높이에서 절단하여야 하며, 절단할 때 손상을 입은 말뚝은 대체하거나 보수하여야 한다. (11) 내부결함, 정위치에서 벗어난 말뚝 및 설계도서에 나타난 목표 높이에 미달되는 말뚝이 발생한 경우에는 말뚝을 교체 또는 추가 말뚝박기 등, 현장조건에 맞는 방법을 검토한 후 교정하여야 한다. (12) 말뚝박기로 인해 지반이 솟아올랐거나 침하된 지반면은 기초 콘크리트 타설 전에 계획고에 맞추어 정리하여야 한다.	(3) 계약상대자는 말뚝 축방향을 설계도서에서 규정한 각도로 세우고, 감독자으로부터 말뚝축에 직각방향으로 양방향 검측을 받아야 한다. 3.4.3 말뚝박기 (1) 말뚝머리는 감독자의 확인을 받은 말뚝쿠션재료를 써서 해머에 의해 손상되지 않도록 보호하여야 한다. (2) 말뚝박기 순서는 공정, 지반조건, 말뚝형상 및 배치, 시공방법과 시공장비, 주변사항 등을 종합적으로 고려하여 정하여야 한다. (3) 말뚝은 설계도서에 표시된 대로 정확한 간격과 위치가 유지되도록 박아야 한다. <u>(4) 말뚝박기로 인하여 기시공된 말뚝들에 과대한 휨응력이나 허용오차를 벗어난 말뚝머리 이동이 발생하지 않아야 한다.</u> <u>(5) 말뚝박기 작업 중에 해머와 말뚝이 동일 중심축을 유지하도록 하여야 한다.</u> (6) 박기도중 저항력이 급격히 감소할 경우에는 말뚝이 파손되었는지 아니면, 지반상태에 의한 것인지 조사하여야 한다. (7) 1개의 말뚝박기는 도중에 정지함이 없이 연속해서 박아야 한다. 다만, 장비의 고장, 작업시간의 제한, 기타 원인에 의해 연속 타입이 어려울 경우에는 정지 후 재타입을 수행하도록 하여야 한다. 재타입시 추가 관입이 불가능하게 되는 경우 인접말뚝의 관입깊이, 해머용량 등을 고려하여 추가 말뚝박기등의 후속 조치를 결정하여야 한다. 또한 기계설비의 보수를 신속히 행할 수 있도록 미리 부품 등을 준비해 두어야 한다. (8) 인접한 말뚝을 박는 동안 또는 기타 이유로 5 mm이상 솟아오른 말뚝이 발생하면 솟아오름의 원인을 정밀 조사하여 대책을 강구하여야 한다. <u>말뚝 솟아오름은 지지력 저하와 말뚝재료의 손상을 유발할 수 있다. 말뚝 솟아오름이 발생하면 재항타 동재하시험을 실시하여 지지력 변화 및 말뚝재료 손상여부를 확인하여야 한다.</u> (9) 말뚝은 설계도서에 명시된 높이에서 절단하여야 하며, 절단할 때 손상을 입은 말뚝은 대체하거나 보수하여야 한다. (10) 내부결함, 정위치에서 벗어난 말뚝 및 설계도서에 나타난 목표 깊이에 미달되는 말뚝이 발생한 경우에는 말뚝을 교체 또는 추가 말뚝박기 등, 현장조건에 맞는 방법을 검토한 후 교정하여야 한다. (11) 말뚝박기로 인해 지반이 솟아올랐거나 침하된 지반면은 기초 콘크리트 타설 전에 계획고에 맞추어 정리하여야 한다.	• 기술내용을 구체적으로 명시할 수 있도록 제목을 변경 • 내용을 보다 용이하게 전달할 수 있도록 문구를 수정함. 현장의 견 반영(설계처, 전경수) • (5),(6)항의 지시내용을 명확히 전달할 수 있도록 표현 수정 • 시공이 곤란하여 내용 삭제 • 지시내용을 명확히 전달할 수 있도록 표현 수정 • 솟아오름 말뚝에 대한 구체적인 조치방안을 추가 보완

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(13) 강관말뚝을 소요깊이까지 박은 후, 전 길이에 걸쳐 비출 수 있는 적절한 조명장치로 내부검사를 하여야 한다. 검사 결과, 강도를 저하시킬 만한 변형이 발견되면 시공자의 부담으로 이를 교체하여야 한다. (14) 손상된 강관말뚝은 제거하고 새로운 것으로 재시공하여야 한다. 손상된 말뚝을 제거할 수 없는 경우에는 대체품을 공급하여 설치해야 하며, 이때 손상된 강관말뚝은 구조물 아래로 1.0m 까지 절단하고, 강관내에는 승인된 재료로 채우고, 주변구멍은 되메우기를 하여 잘 다져야 한다. (15) 철근 콘크리트 및 PC·PHC 말뚝 ① 말뚝머리는 해머의 직접타격으로 균열, 박락 또는 파열 등이 일어나지 않도록 쿠션머리 보강재로 보호하여야 한다. ② 콘크리트 보호층을 둔 경우에는 박기가 완료된 후에 보호층을 제거하고 철근을 노출시켜야 한다. 3.4.4 말뚝 절단 (1) 말뚝은 설계도서에 표시된 높이에서 축방향과 직각으로 절단하여야 하며 절단시 손상된 부분은 깨끗이 정리하여야 한다. (2) 말뚝머리는 설계도서에서 지시한 깊이까지 기초 콘크리트 속에 매입하도록 하여야 한다.	(12) 강관말뚝 또는 콘크리트말뚝을 소요깊이까지 박은후 말뚝 중공부를 비출 수 있는 조명장치로 내부검사를 하여야 한다. <u>이 때 말뚝 중공부에 지하수가 차오르는 경우에는 지하수를 양수한 후 검사를 실시하여야 한다. 말뚝관입 깊이에 따라 조명장치만으로 내부 검사 실시가 곤란할 경우에는 폐쇄회로, TV, 카메라등 정밀조사 장비를 사용하도록 한다.</u> 검사결과, 강도를 저하시킬만한 손상이 발견되면 계약상대자의 부담으로 이를 보완하여야 한다. (13) 손상된 강관말뚝은 제거하고 새로운 것으로 재시공하여야 한다. 손상된 말뚝을 제거할 수 없는 경우에는 대체품을 공급하여 설치하여야 하며, 이때 손상된 강관말뚝은 구조물 아래로 1.0 m 까지 절단한 다음, 강관내부를 승인된 재료로 채우고, 주변구멍은 되메우기를 하여 잘 다져야 한다. (14) 철근 콘크리트 및 PC·PHC 말뚝 ① 말뚝머리는 해머의 직접타격으로 균열, 박리 또는 파열 등이 일어나지 않도록 적절한 말뚝쿠션재로 보호하여야 한다. ② 콘크리트 보호층을 둔 경우에는 박기가 완료된 후에 보호층을 제거하고 철근을 노출시켜야 한다. 3.4.4 말뚝 절단 (1) 말뚝은 설계도서에 표시된 높이에서 축방향과 직각으로 절단하여야 하며 절단시 손상된 부분은 깨끗이 정리하여야 한다. (2) 말뚝머리는 설계도서에서 지시한 깊이까지 기초 콘크리트 속에 매입하도록 하여야 한다.	• 말뚝의 내부 검사시 다양한 경우에 대한 조치 방안을 추가 보완

구	분	시험빈도	시험말뚝 위치
푸팅별	말뚝본수 1~80본까지	2	대각선상이나 감독자가 지정하는 위치
푸팅별	말뚝본수 1~160본까지	3	
푸팅별	말뚝본수 160본 이상	4	

구	분	시험 빈도	시험말뚝 위치
행선별	교각당 말뚝본수 1~80본까지	2	대각선상이나 감독자가 지정하는 위치
행선별	교각당 말뚝본수 1~160본까지	3	
행선별	교각당 말뚝본수 160본 이상	4	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.4.5 말뚝 이음 말뚝박기는 가능한 긴 말뚝을 사용하여 한꺼번에 소요깊이까지 박아야 하며, 부득이 한 경우에는 설계도서 및 다음 사항을 준수하여 말뚝이음을 하여야 한다. (1) 강관말뚝의 현장이음은 용접한 부위가 1.5mm 이상 볼록한 곳은 갈아내어야 한다. (2) 강관말뚝은 콘크리트를 치기 전에 이음을 해야 한다. (3) PC·PHC 말뚝의 현장이음은 이음철구를 이용한 아크용접 이음으로 하여야 한다. (4) 강관말뚝 이음부의 허용오차는 KS F 4602에 따른다. (5) 이음은 반자동 용접이상의 방법으로 하고, 용접이 완료된후 감독자가 임의로 지정한 이음부에 대해 KS B 0896에 따라 초음파 탐상시험을 실시하여 품질시험 성과표를 감독자에게 제출하여야 한다. (6) 용접이음부의 검사빈도는 본 시방서 7-16절의 표7-31을 원칙으로 하되 이음부 검사 결과 불합격이 발생한 경우에는 다른 말뚝의 모든 용접이음부에 대해 시공자 부담으로 검사를 실시하여 결함유무를 확인하여야 한다. 3.4.6 말뚝박기 종료 (1) 말뚝박기에 앞서 항타장비의 성능확인, 장비의 적합성 판정, 지반조건 확인, 말뚝재료의 건전도판정, 말뚝의 지지력확인 등을 위해 표 7-1의 빈도에 따라 동적재하시험을 실시하여야 한다. 표7-1 동적재하시험 실시빈도(End of Initial Driving방식) * EOID방식 : 말뚝타격 초기부터 동적재하시험을 동시에 수행하는 방식이며 시공관리 목적에 이용	3.4.5 말뚝 이음 말뚝박기는 가능한 한 긴 말뚝을 사용하여 한꺼번에 소요깊이까지 박아야 하며, 부득이 한 경우에는 설계도서 및 다음 사항을 준수하여 말뚝이음을 하여야 한다. (1) 강관말뚝은 콘크리트를 타설 전에 이음을 하여야 한다. (2) PC·PHC 말뚝의 현장이음은 이음철구를 이용한 아크용접 이음으로 하여야 한다. (3) 강관말뚝 이음부의 허용오차는 KS F 4602에 따른다. (4) 이음은 반자동 용접이상의 방법으로 하고, 용접이 완료된후 감독자가 임의로 지정한 이음부에 대해 KS B 0896에 따라 초음파 탐상시험을 실시하여 품질시험 성과표를 감독자에게 제출하여야 한다. (5) 용접이음부의 검사빈도는 6-7-1절의 해당규정을 따르는 것을 원칙으로 하되 이음부 검사 결과 불합격이 발생한 경우에는 다른 말뚝의 모든 용접이음부에 대해 계약상대자 부담으로 검사를 실시하여 결함유무를 확인하여야 한다. 3.4.6 말뚝박기 종료 (1) 말뚝박기에 앞서 항타장비의 성능확인, 장비의 적합성 판정, 지반조건 확인, 말뚝재료의 건전도판정, 말뚝의 지지력확인 등을 위해 설계에 따라 재하시험을 실시하여야 하며, 설계에 명시되지 않는 경우 표 6-2-2-2의 빈도를 참조하여 동재하시험을 실시하여야 한다. 표 6-2-2-2 동재하시험 실시빈도(end of initial driving, EOID방법) * EOID방법 : 말뚝타격 초기부터 동재하시험을 동시에 수행하는 방식이며 시공관리 목적에 이용	• 초음파 탐상시험에 의하여 품질이 확인되며, SIP말뚝에서는 볼록부가 지내력에 큰 도움이 됨 • 기본적으로 시험횟수는 설계에서 적용한 기준을 따르며, 설계에 반영되지 않은 경우 표 6-2-2에 따라 시험횟수를 정한다. • 기초 분산 배치에 따른 산정기준 보완 - 현장의견 반영, 대전당진, 박주영

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(2) 동적재하시험 결과를 토대로 파동방정식 분석을 재수행하여 현장여건에 적합한 말뚝 시공관리기준을 수립하고 이를 분항타시의 시공관리기준으로 적용하여야 한다. (3) 동적측정결과 분석용 프로그램을 이용하여 허용지지력을 결정할 경우 극한지지력에 대한 안전율은 2.5를 적용하여야 한다. (4) 항타공식에 의한 지지력의 계산 다음과 같은 항타공식을 이용하여 허용지지력을 계산하되 항타공식에 의한 지지력은 재하시험에 의한 지지력과는 근본적으로 다르므로 본말뚝 항타시 지지력 추정을 위한 보조수단으로만 사용하여야 한다. 가. Hiley 공식 (가) 타입말뚝의 허용지지력은 다음과 같다. $R_a = \left(\frac{e \cdot W_h \cdot H}{S + \frac{c+c_c}{2}} - \frac{W_h + n^2 W_p}{W_h + W_p} \right) / FS$ 여기서 Ra : 허용지지력(tonf) Wh : 해머중량(ton) Wp : 말뚝중량(tonf) S : 최종관입량(cm) c=cp+cq+cc : 리바운드량(cm) cp : 말뚝의 탄성변형량(cm) cq: 지반의 탄성변형량(cm) cc: 말뚝머리부착물의 탄성변형량(cm) (표7-2-1) n : 반발계수(표 7-2) H: 해머낙하고(cm) e : 해머효율(동재하시험결과에서 구함 : $\frac{E_{MX}}{W_h \cdot H}$) EMX: 게이지 위치에서의 최대항타 에너지 단, S 와 c 는 말뚝박기 종료의 최종 10회 평균치를 적용한다.	(2) 동재하시험 결과를 토대로 파동방정식 분석을 재수행하여 현장여건에 적합한 말뚝 시공관리기준을 수립하고 이를 분말뚝 항타시의 시공관리기준으로 적용하여야 한다. (3) 동적측정결과 분석용 프로그램을 이용하여 말뚝의 지내력 검토 방법은 다음과 같다. 가. 말뚝 재하하중(P)은 설계하중 또는 말뚝반력(P_{N max})보다 최소 2.5배(PDI사) 또는 2.7배(TNO사) 이상을 재하하여야 한다. $P \geq (2.5 \sim 2.7) \times P_{Nmax}$ 나. 동적측정 결과 분석용 프로그램으로 얻은 하중-침하 곡선에서 설계하중(P_{N max})에 해당하는 침하량(S_{PN max})은 허용연직 침하량(S_{all})보다 작아야 한다. $S_{PNmax} \leq S_{all} = 10 \text{ mm}$ (4) 항타공식에 의한 지지력의 계산 항타공식에 의한 지지력은 재하시험에 의한 지지력과는 근본적으로 다르므로 동재하시험과 정재하시험을 수행하지 않을 경우에만 사용하여야 한다. 가. Hiley 공식 이 공식은 모든 해머에 적용 가능하다. (가) 타입말뚝의 허용지지력은 다음과 같다. $R_a = \left(\frac{e \cdot W_h \cdot H}{S + \frac{c+c_c}{2}} - \frac{W_h + n^2 W_p}{W_h + W_p} \right) / FS$ 여기서 Ra : 허용지지력(tonf) Wh : 해머중량(tonf), Wp : 말뚝중량(tonf) S : 최종관입량(cm) c=c_p+c_q : 리바운드량(cm) c_p, c_q : 말뚝과 지반의 탄성변형량(cm) c_c : 말뚝머리부착물의 탄성변형량(cm) (표 6-2-2-4) n : 반발계수(표 6-2-2-3) H: 해머낙하고(cm) e : 해머효율 ; 동재하시험을 실시하지 않은 경우 - 낙하해머 : e = 25 % - 디젤해머 : e = 50 % - 유압해머 : e = 70 % ; 동재하시험을 실시한 경우 $e = \frac{E_{MX}}{W_h \cdot H}$ E_{MX} : 게이지 부착 위치에서의 최대항타 에너지 단, S 와 c 는 말뚝박기 종료의 최종 10회 평균값을 적용한다.	• 연구결과 및 지지력과 침하 검토 방법 제시(도로교통기술원, 박영호) • 도연사18204-30681('99.11.29) 99년도 제6차 기술심의위원회 결과 통보에 의거 Hiley 공식을 모든 해머에 적용

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(나) Hiley 공식에 의한 허용지지력의 안전율은 기초별로 동적재하시험을 실시하고 다음과 같이 항타공식의 지지력과 비교하여 결정된 안전율을 적용하여야 한다. $FS = \frac{R_u^{Hiley}}{R_a^{PDA}}$ 여기서 R_u^{Hiley} : Hiley 공식에서 구한 극한지지력 R_a^D : 동적재하시험에서 구한 허용지지력	(나) Hiley 공식의 안전율은 동재하시험을 실시하지 않을 경우 3.5를 사용하고, 동재하시험을 실시하는 경우는 다음 식으로 구한다. $FS = \frac{R_u^{Hiley}}{R_a^{PDA}}$ 여기서 R_u^{Hiley} : Hiley 공식에서 구한 극한지지력 R_a^{PDA} : 동재하시험결과에서 추정 한 허용지지력	

말뚝종류	말뚝타격조건	단동식 · 낙하식 디젤해머, 유압해머	복동식 해머
콘크리트 말뚝	합성지수나 경목돌리+헬멧+패킹	0.4	0.5
	보통나무돌리+헬멧+패킹	0.25	0.4
	패드만 사용	-	0.5
강말뚝	합성지수 또는 경목돌리+캡	0.5	0.5
	보통나무돌리+캡	0.3	0.3
	장치물 없음	-	0.5
나무말뚝	장치물 없음	0.25	0.4

말뚝종류	말뚝타격조건	단동식 · 낙하식 디젤해머, 유압해머	복동식 해머
콘크리트 말뚝	합성지수나 경목돌리+헬멧+패킹	0.4	0.5
	보통나무돌리+헬멧+패킹	0.25	0.4
	패드만 사용	-	0.5
강말뚝	합성지수 또는 경목돌리+캡	0.5	0.5
	보통나무돌리+캡	0.3	0.3
	장치물 없음	-	0.5

타격받는 말뚝재료	타격정도			
	말뚝머리 또는 캡에 작용하는 항타응력 (kgf/cm ²)			
	35	70	105	140 이상
	<u>쉽게항타</u>	중간정도 항타	심한항타	매우심한 항타
강(관)말뚝 머리에 직접 항타	0	0	0	0
<u>나무말뚝 머리에 직접 항타</u>	<u>0.1</u>	<u>0.2</u>	<u>0.3</u>	<u>0.5</u>
75~100mm 두께의 패킹이 들어있 는 캡을 사용하여 프리캐스트 콘크 리트 말뚝 머리를 항타할 경우	0.3	0.6	0.9	1.25
나무패킹이 들어 있는 강캡을 이용 하여 H 말뚝이나 강(관)말뚝 머리 를 항타할 경우	0.1	0.2	0.3	0.4
2개의 10mm 강판사이에 5mm 섬 유 디스크를 이용하여 말뚝을 심하 게 항타할 경우	0.05	0.1	0.15	0.2

타격받는 말뚝재료	타격정도			
	말뚝머리 또는 캡에 작용하는 항타응력 (MPa)			
	3.5	7.0	10.5	14.0 이상
	<u>가벼운 항타</u>	중간정도 항타	심한항타	매우심한 항타
강(관)말뚝 머리에 직접 항타	0	0	0	0
75~100mm 두께의 패킹이 들어있 는 캡을 사용하여 프리캐스트 콘크 리트 말뚝 머리를 항타할 경우	3	6	9	12.5
나무패킹이 들어 있는 강캡을 이용 하여 H 말뚝이나 강(관)말뚝 머리 를 항타할 경우	1	2	3	4
2개의 10mm 강판사이에 5mm 섬 유 디스크를 이용하여 말뚝을 심하 게 항타할 경우	0.5	1	1.5	2

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표 7-2 말뚝머리 반발계수(n)	표 6-2-2-3 말뚝머리 반발계수(n)	
표 7-2-1 말뚝머리부착물의 탄성변형량(cm)	표 6-2-2-4 말뚝머리부착물의 탄성변형량, c _c (mm)	• 현실적으로 적용 가능성이 없는 나무말뚝에 관련 사항을 삭제
나. 일본 건설성 고시(약칭 : 5S 식) 유압해머를 사용한 타입말뚝의 동적 허용지지력은 다음과 같다. $R_a = \frac{2W_h \cdot H}{5S + 0.1}$ 여기서 R _a : 동적 허용지지력(ton) W _h : 해머의 무게(ton) H : 해머의 낙하고(m) S : 최종관입량(m)	나. 일본 건설성 고시(약칭 : 5S 식) 이 식은 유압해머 전용식이며, 이 해머를 사용한 타입말뚝의 동적 허용지지력은 다음과 같다. $R_a = \frac{2W_h \cdot H}{5S + 0.1}$ 여기서, R _a : 동적 허용지지력(kN) W _h : 해머의 무게(kN) H : 해머의 낙하고(m) S : 최종관입량(m)	• 현실적으로 적용 가능성이 없는 나무말뚝에 관련 사항을 삭제

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(5) 목표 깊이까지 도달해도 지지층에 기복이 있어 설계지지력이 얻어지지 않거나, 목표 깊이에 도달하기 전에 박기가 곤란하게 되는 경우에는 설계조건 및 시공조건을 검토하여 필요한 대책을 강구하여야 한다. 3.4.7 제트공법 (1) 민원발생 우려가 있는 곳에는 제트공법을 사용할 수 있다. 이때 분사구의 수와 수압은 말뚝주변의 물질을 자유롭게 침식할 수 있어야 한다. (2) 제트공법은 소요지지층에 도달하기전에 분사를 중단하여야 하며, 최종 지지층의 깊이까지는 해머를 사용하여 말뚝박기를 완료하여야 한다. (3) 말뚝을 박은 후 생기는 말뚝주변의 공간은 시멘트 밀크 또는 승인된 재료로 완전히 메워야 한다. (4) 시멘트 밀크를 주입했을 때와 그후 최소한 7일 경과후에 동재하시험을 실시하여, 말뚝의 축방향 지지력을 검토하여야 한다.	(5) 목표 깊이까지 도달해도 지지층에 기복이 있어 말뚝의 설계지내력이 얻어지지 않거나, 목표 깊이에 도달하기 전에 박기가 곤란하게 되는 경우에는 설계조건 및 시공조건을 검토하여 필요한 대책을 강구하여야 한다. 3.5 매입 말뚝시공 3.5.1 선굴착후 최종항타공법(프리보링 타격공법) (1) 3.4.1항에 준하여 시공하여야 한다. 3.5.2 내부굴착후 최종항타공법(DRA 또는 PRD 공법 등) (1) 공벽안정액(벤토나이트)를 사용하여도 지하수에 의해 굴착공이 함몰되거나, 인접지역에 주요한 구조물이 있어 지반변형을 억제하고자 할 경우에 케이싱을 사용하여야 한다. (2) (1)의 조건에서 지름 100~150 mm 이내의 자갈이 지반에 존재할 경우에는 오거를 사용하고, 그 이상일 경우에는 프리쿠션커트를 사용하여야 한다. (3) 말뚝을 박은 후, 생기는 말뚝 주변 공간은 말뚝의 수평저항력과 주변마찰력을 확보하기 위하여 물-시멘트(w/c) 비가 표준일축압축강도 490 kPa(5 kgf/cm²) 이상의 주면고정액으로 충전하여야 한다. 만약 이 액이 지반속으로 스며들어 주면고정액의 상면이 침강하면 지속적으로 보충하여야 한다. (4) 말뚝선단처리방법은 항타말뚝과 같이 실시한다. (5) 주면고정액의 강도시험은 3.4.1항에 준하여 실시하여야 한다. 3.5.3 제트 그라우팅에 의한 선단확근공법(SIG, RJP 공법 등) (1) 취약지반(석회암 공동, 석탄질층, 연약지반, 자갈층 등)위에 말뚝을 안치시킬 때 사용한다. (2) 항타말뚝이나 매입말뚝으로 설계도서에 언급된 길이만큼 설치한다. 이때 매입말뚝은 항타를 하지 않기 때문에 말뚝선단보강밴드를 부착하지 않는다. (3) 말뚝내부로 선천공하여 설계도서에 언급된 깊이 만큼을 그라우팅하고 말뚝선단을 폐색시키기 위하여 말뚝 안쪽지름의 4배 이상을 그라우팅을 실시하여야 한다. (4) 설계도서에 언급된 그라우팅 확산범위는 시추로 확인하여야 한다. 만약 설계도서에 언급된 그라우팅 확산범위에서 시멘트밀크 고결체가 확인이 되지 않을 경우에는 전문기술자의 자문을 득하여 보강대책을 마련하여야 한다. (5) 말뚝선단처리방식은 충분한 양생기간을 가진 말뚝에 대하여 동재하시험 또는 정재하시험에 의하거나, 아니면 시추조사에 의한 일축압축강도를 조사하여야 한다. 확인 시추공은 주입액으로 충전하여야 한다. (6) 일축압축시험에 사용한 시추 코아는 크기와 형상에 대한 보정을 실시하여 현장품질관리를 하여야 한다. (7) 주면고정액의 강도시험은 3.4.1항에 준하여 실시하여야 한다.	• 항타말뚝외에 매입말뚝에 대한 시방 내용을 추가

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.5.4 시멘트밀크공법(SIP 말뚝공법) (1) 주요장비는 오거천공장비, 시멘트밀크 믹스플랜트, 그라우팅 펌프, 잔토처리용 셔블이나 백호우 등이며, 현장여건에 적합한 용량을 사용하여야 한다. (2) 굴착공의 지름은 말뚝지름보다 10cm 이상 이어야 한다. (3) 스크류 오거 굴착에 의한 공벽유지가 되지 않을 경우에는 공벽안정액(벤토나이트)을 사용하여야 한다. (4) 믹스플랜트는 오거 굴착시 공벽안정액, 주면고정액, 선단근고액을 각각 혼합할 수 있어야 한다. (5) 선단근고액은 물-시멘트 비(w/c)가 70%, 주면고정액은 표준일축압축강도가 490 kPa(5 kgf/cm²) 이상 이어야 한다. 그리고 감독자의 승인에 의해 오거 굴착시 공벽안정액은 주면고정액과 동일하게 사용할 수 있다. (6) 지지층의 굴착 깊이는 1.5 m 이상을 표준으로 하고, 지지층 속의 말뚝 근입깊이는 1.0 m 이상이어야 한다. (7) 오거헤드의 분사압력은 980 kPa(10 kgf/cm²) 이상이어야 한다. (8) 선단근고액은 공저에서 4d(d:말뚝안쪽지름)+1 m를 주입하고, 주면고정액은 기초저면까지 주입한다. 그리고 말뚝 침설후 주면고정액의 상면 변화를 관찰하여 액면이 침강하면 유지될 때까지 보충하여야 한다. (9) 굴착공 공저의 슬라임의 두께는 50cm 이내 이어야 한다. 이 이상일 경우에는 재굴착하여 선단근고액을 재주입하여야 한다. (10) 말뚝을 급하게 침설하거나 낙하시키면 말뚝이 경사질 뿐만아니라 심한 수류를 일으켜 공벽손상이나 주입액이 교반되기 때문에 샤클을 이용하여 말뚝을 천천히 침설하여야 한다. 이때 말뚝의 관입깊이를 측정하여야 한다. (11) 말뚝의 자중만으로 소정의 심도까지 침설할 수 없을 때에는 말뚝 침설보조 수단인 압입법과 경타법을 사용한다. 압입법은 오거굴착장비의 자중을 이용하며, 경타는 두께 10cm 이상의 말뚝쿠션재(합판)를 사용하여야 한다. 그리고 경타는 여러가지 해머를 이용하여도 되나 일반적으로 낙하해머를 사용하여 해머높이 50cm 이하에서 실시한다. (12) 아랫말뚝의 말뚝머리를 지상으로 약 1.5m 도출시킨 상태에서 윗말뚝을 가설하고, 말뚝이음부를 용접한다. (13) 시공시 말뚝재하시험을 할 수 없기 때문에 양질의 지지층에 말뚝을 안치하는 것이 매우 중요하다. 따라서 시험시공시, 지질주상도, 자동기록용 전류계의 전류값 또는 자동기록용 RPM 값, 배토를 종합적으로 검토하여 오거굴착관리기준 즉, 공벽안정액 사용여부, 오거굴착깊이, 말뚝관입깊이, 지지층의 전류값 또는 RPM 값 등을 마련하여 본 말뚝을 시공하여야 한다.	• 항타말뚝외에 매입말뚝에 대한 시방 내용을 추가

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.5 말뚝머리 마감 3.5.1 콘크리트 말뚝의 말뚝머리를 소정의 높이로 끊어서 가지런하게 할 경우에는 말뚝본체에 균열이 생기게 하거나 프리스트레스를 감소시키지 않도록 시공하여야 한다. 3.5.2 강관말뚝을 끊어서 가지런하게 할 때는 될 수 있는 대로 평활하게 절단하고, 철근이나 강판을 부착할 때에는 확실하게 시공하여야 한다. 3.5.3 시공기록 (1) 시공기록은 박은 말뚝박기장비의 종류와 등급, 전 길이에 대하여 500mm당 타격횟수 및 최종 500mm에 대하여 100mm당 타격횟수 그리고 말뚝박기 중에 나타난 이상조건 등을 제출하여야 한다. (2) 시공기록은 작업일 마다의 기록 외에 개개의 말뚝박기 시공전체 상황이 전체가 쉽게 이해할 수 있도록 작성하여 제출하여야 한다. (3) 말뚝의 시공기록은 본 시방서 제1장 총칙(서식)의 “별지 제33호 서식”에 따라 작성하여야 한다. 3.6 시공 허용오차 3.6.1 말뚝의 연직도나 경사도는 1/100 이내로 하고, 말뚝타입 후 평면상의 위치가 설계도서의 위치로부터 D/4(D는 말뚝직경)와 10cm 중 큰 값 이상으로 벗어나지 않아야 한다. 3.7 현장품질관리 3.7.1 시공자는 공사 중 다음과 같은 경우 즉시 감독자에게 보고하고 그 지시를 받아야 한다. (1) 소정의 위치까지 타입(또는 매설)되지 않을 때 (2) 소정의 지지력을 얻을 수 없을 때 (3) 시공 도중 경사 또는 파손이 예상되는 경우 3.7.2 시공자는 이음부의 시험을 KS D 0272에 따라 실시하고, 그 결과를 제출하여 확인을 받은 후 후속공정을 추진하여야 한다. 3.7.3 완성된 말뚝은 설계도서 및 본 시방서 7-2-3절에 따라 재하시험을 실시하여야 한다.	(14) 말뚝의 지내력 확인은 충분한 양생기간을 가진 말뚝에 대하여 동재하시험 또는 정재하시험에 의하거나, 아니면 시추조사에 의한 일축압축강도로 확인하여야 한다. 확인 시추공은 선단근고액으로 충전하여야 한다. (15) 주면고정액의 강도시험은 3.4.1항에 준하여 실시하여야 한다. (16) 모든 말뚝은 스크류오거의 굴착심도, 슬라임량, 최종심도, 오거상하작동 회수와 길이, 경타시 타격수와 해머 낙하높이, 시공소요시간, 지지층부근에서 전류계(또는 RPM)눈금, 굴착액 주입량, 근고액주입량 등이 포함된 시공기록지를 남겨 놓아야 한다. 3.6 말뚝머리 보강 3.6.1 콘크리트 말뚝의 말뚝머리를 소정의 높이로 끊어서 가지런하게 할 경우에는 말뚝본체에 균열이 생기게 하거나 프리스트레스를 감소시키지 않도록 시공하여야 한다. 3.6.2 강관말뚝을 끊어서 가지런하게 할 때는 될 수 있는 대로 평활하게 절단하고, 철근이나 강관을 부착할 때는 확실하게 시공하여야 한다. 3.6.3 말뚝머리 하중크기에 만족하는 보강철근의 수는 구조계산으로 결정하여야 하고, 보강철근은 대칭으로 배근한다. 3.6.4 말뚝머리 내부의 콘크리트 속채움은 시공이음부가 생기지 않도록 확대기초 콘크리트 타설시에 같이하여야 한다. 3.7 시공기록 3.7.1 시공기록은 말뚝시공 장비의 종류와 등급, 전 길이에 대하여 500 mm당 타격횟수 및 최종 500 mm에 대하여 100 mm당 타격횟수 그리고 말뚝박기 중에 나타난 이상조건 등을 제출하여야 한다. 3.7.2 시공기록은 작업일 마다의 기록 외에 개개의 말뚝박기 시공전체 상황을 쉽게 이해할 수 있도록 작성한 후 제출하여야 한다. 3.7.3 말뚝의 시공기록은 이 시방서 제1장 총칙(서식)의 “별지 제33호 서식”에 따라 작성하여야 한다. 3.8 시공 허용오차 말뚝의 연직도나 경사도는 1/100 이내로 하고, 말뚝타입 후 평면상의 위치가 설계도서의 위치로부터 D/4(D는 말뚝바깥지름)와 100 mm 중 큰 값 이상으로 벗어나지 않아야 한다. 3.9 현장품질관리 3.9.1 계약상대자는 공사 중 다음과 같은 경우 즉시 감독자에게 보고하고 그 지시를 받아야 한다. (1) 소정의 위치까지 타입(또는 매설)되지 않을 때 (2) 소정의 지내력을 얻을 수 없을 때 (3) 시공 도중 경사 또는 파손이 예상되는 경우 3.9.2 계약상대자는 이음부의 시험을 KS D 0272에 따라 실시하고, 그 결과를 제출하여 확인을 받은 후 후속공정을 추진하여야 한다. 3.9.3 <u>설계에 반영된 경우 또는 지층의 변화가 심하여 완성된 말뚝의 지내력을 확인할 필요가 있을 경우</u> 설계도서 및 이 시방서 6-3-5절에 따라 재하시험을 실시하여야 한다.	• 기존 시방내용이 전 말뚝에 대하여 재하시험을 실시하는 것으로 해석될 수 있어 시방의 적용범위를 기술함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.8 손상된 말뚝 3.8.1 말뚝박기에 사용하는 공법이 말뚝머리 또는 선단부를 부수거나 찢개는 등 기타 변형을 일으키는 과도하고 불필요한 힘을 발휘하는 것이어서는 안된다. 3.8.2 말뚝의 위치 교정을 위해 과도한 힘을 가한다고 감독자가 판단할 때에는 즉시 교정작업을 중단하여야 한다. 3.8.3 말뚝내부의 결함이나 부적절한 박기방법으로 인해 손상된 말뚝과 설계도서에 표시된 위치를 이탈한 말뚝에 대한 수정방안에 대해서는 전문기술자의 의견을 첨부하여 감독자의 확인을 받은 후 수정하여야 한다.	3.10 손상된 말뚝 3.10.1 <u>말뚝시공에 사용하는 공법이 말뚝의 균열, 파손 기타변형을 일으킬만한 과도하고 불필요한 힘을 발휘하여서는 안 된다.</u> 3.10.2 말뚝의 위치조정을 위해 과도한 힘을 가한다고 감독자가 판단될 때는 즉시 중단하여야 한다. 3.10.3 말뚝내부의 결함이나 부적당한 박기 방법으로 인해 손상된 말뚝과 설계도서에 표시된 위치를 이탈한 말뚝은 <u>감독자의 승인을 얻은 후 계약상대장의 부담으로 아래와 같은 방법 등으로 수정하여야 한다.</u> (1) 이미 시공한 말뚝은 뽑아내고 새것을 다시 시공한다. (2) 손상된 말뚝옆에 제2의 말뚝을 시공한다. (3) 말뚝을 이어내거나 기초를 확대시킨다. 3.11 도장 지표면이나 수면위로 노출되는 강재말뚝의 표면은 설계도서에서 제시하는 방법으로 방식처리하여 부식을 막아야 한다. 이때의 도장범위는 저수위나 지표면의 2 m 아래쪽에서부터 노출되는 상부까지 하여야 한다	• 말뚝의 손상에 대한 지시내용을 명확하게 할 수 있도록 수정 • 말뚝의 손상시 조치 방안을 구체적으로 기술하고, 이에 대한 책임범위를 명확히 함.
7-2-2 현장 타설 콘크리트말뚝 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 구조물 교량기초로 사용하는 현장타설 콘크리트말뚝에 적용한다. 1.2 참조규격 해당 없음 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 세굴방지 계획서	6-2-3 현장 타설 콘크리트말뚝 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 교량기초로 사용하는 현장타설 콘크리트말뚝공사에 관한 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.2 6-2-2 기성말뚝 1.2.3 6-4-1 일반 콘크리트 1.2.4 6-5 철근공 1.2.5 13-4 시멘트 콘크리트 1.2.6 13-10 철근 콘크리트용 봉강 1.3 참조규격 다음 규준은 이절에 명시되어 있는 범위내에서 이절의 일부를 구성하고 있는 것으로 본다. 1.3.1 한국산업규격(KS) KS F 4602 강관말뚝 1.4 제출물 1.4.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 해당 공사의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
2. 재 료 2.1 콘크리트 콘크리트는 본 시방서 7-5절 및 14-4절에 따른다. 2.2 굴착장비 2.2.1 현장타설 콘크리트말뚝의 굴착장비는 토사 및 암반의 지반조건과 현장여건을 고려하여 굴착장비(RCD, BENOTO, Earth Drill) 등을 선정하여야 한다. 3. 시 공 3.1 시공조건 확인 시공위치에 대하여 지반 및 토질조사를 실시하여야 한다.	2. 재 료 2.1 콘크리트재료 재료의 저장, 계량, 배합, 콘크리트 타설 및 양생 등은 6-4-1절, 13-4절 및 6-4-6절 규정에 따라야 한다. 2.2 철 근 철근은 13-10절의 규정에 부합되는 것이어야 한다. 2.3 영구케이싱 강관은 KS F 4602에 합치하고 명시된 지름과 두께를 가진 것이라야 한다. 강판재와 용접은 각각 구조용 강재공 및 용접공의 해당사항에 합치하여야 한다. 영구케이싱의 제작을 위한 용접은 완전 그루브용접 이라야 한다. 2.4 장 비 2.4.1 현장타설 콘크리트말뚝의 굴착장비는 토사 및 암반의 지반조건과 현장여건을 고려하여 장비(RCD, benoto, earth drill 등)를 선정하여야 한다. 2.4.2 현장타설 콘크리트 말뚝의 케이싱용 강관말뚝을 타입하는 경우 장비는 6-2-2절의 말뚝박기장비 규정에 준한다. 3. 시 공 3.1 준 비 3.1.1 작업장은 기계의 조립, 시공, 기자재 하치장 등에 필요한 면적을 확보해야 하며 기계의 이동, 콘크리트 운반차 등의 진입에 지장이 없도록 장내 진입로 및 지반을 정비하여야 한다. 3.1.2 굴착토의 반출, 안정액 처리설비, 급배수 및 전기설비 등에 대한 충분한 사전검토를 수행하여야 한다. 3.2 케이싱 및 기계설치 3.2.1 설계도상의 말뚝중심과 굴착 중심이 일치되도록 수직으로 정확히 설치하여야 한다. 3.2.2 굴착시 정확히 연직이 유지되도록 수준기로 수시로 확인하여야 하며, 특히 케이싱 튜브의 연직성은 굴착 초기 5~6 m 삽입시 결정되므로 유의하여야 한다. 3.2.3 케이싱용 강관말뚝의 설치 및 이음은 6-2-2절 규정에 따라야 하며 강관 선단부의 변형이 발생하지 않도록 주의하여 계획된 지반까지 도달시켜야 한다. 3.2.4 토사부 굴착시의 케이싱의 압입 및 굴착은 케이싱 압입이 선행되어야 하며 굴착은 케이싱 압입깊이 이내에서 실시하여야 한다.	• 현장타설 콘크리트는 수중콘크리트일 경우가 많으므로 수중콘크리트 시방을 추가 • 시공준비, 케이싱 및 기계설치, 굴착 등에 관한 시방 내용을 추가

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.2 콘크리트 타설 3.2.1 말뚝의 근입깊이는 보링결과와 굴착장비로부터 배토된 시료를 확인하여 굴착깊이를 결정하여야 한다. 3.2.2 공벽이 유지되지 않을 경우, 케이싱을 설치하여야 한다. 3.2.3 굴착 후 공기압축기와 펌프 등을 사용하여 말뚝선단의 슬라임을 깨끗이 제거하여야 한다. 3.2.4 슬라임제거 작업은 파이프를 통해 맑은 물이 나올 때까지 실시하고, 슬라임 제거 종료시기는 감독자의 확인을 받아야 한다.	3.2.5 기계설치 점검 굴착을 위하여 기계 및 파이프를 설치하고 확인가능한 장소에서는 굴착에 앞서 특히 다음 사항을 점검하여야 한다. (1) 스탠드 파이프의 매입깊이 (2) 스탠드 파이프의 연직도 (3) 스탠드 파이프의 직경 (4) 안정액을 공내수위보다 2m 높게 넣고 시간에 따라 공내수위를 측정, 선단에서의 유출여부를 확인한다. 3.3 굴삭 3.3.1 굴착은 항상 연직을 유지하여야 한다. 3.3.2 지질에 적합한 속도로 굴착하여야 한다. 3.3.3 소정의 깊이까지 확실하게 굴착하여야 한다. 3.3.4 인접한 구조물이나 이미 시공이 완료된 말뚝에 나쁜 영향이 미치지 않도록 하여야 한다. 3.3.5 굴착지반중 선단부에 대한 지반조건을 확인하여야 한다. 이를 위하여 기초판 1개소 당 최소 1개소이상의 말뚝에 대해 굴착 하부에서 시료를 채취하여 적절한 시험을 통하여 선단부 암반의 강도를 확인하여야 한다. 3.4 철근콘크리트공 3.4.1 철근의 조립 및 설치 (1) 철근조립은 설계도서에 따라 시행되어야 하고 띠철근과 주철근의 연결부위는 결속선으로 결속하거나 용접하여야 하며 보강철근을 설치하여 철근이 수평이나 수직방향으로 변형이 발생하지 않도록 하여야 한다. (2) 공내벽과 일정간격을 유지시켜 줄 수 있는 간격재(spacer)를 3~5m 간격으로 견고하게 설치하여야 한다. (3) 말뚝의 심도가 설계와 다를 경우 철근길이와 말뚝길이를 일치시킬 수 있도록 도면을 작성하여 감독자의 승인을 득한 후 설치하여야 한다. (4) 조립된 철근은 감독자의 점검을 받은 후 공내 삽입하여야 한다. 3.4.2 콘크리트의 타설 (1) 말뚝의 근입깊이는 시추결과와 굴착장비로부터 배토된 시료를 확인하여 굴착깊이를 결정하여야 한다. (2) 공벽이 유지되지 않을 경우, 케이싱을 설치하여야 한다. (3) 굴착 후 공기압축기와 펌프 등을 사용하여 말뚝선단의 슬라임을 깨끗이 제거하여야 한다. (4) 슬라임제거 작업은 파이프를 통해 맑은 물이 나올 때까지 실시하고, 슬라임 제거 종료시기는 감독자의 확인을 받아야 한다.	• 철근의 조립 및 설치에 관한 시방 내용을 추가함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.2.5 콘크리트 타설시는 콘크리트 운반계획을 수립하여 연속타설이 되도록 하여야 한다. 3.2.6 트레미관 인발시는 트레미관 선단부의 수중 노출로 콘크리트 재료분리가 발생하지 않도록 주의하여야 하며, 콘크리트의 묻힘 깊이를 확인하면서 인발하여야 한다. 3.2.7 케이싱의 과도한 인발로 인한 공벽붕괴에 주의하여야 한다. 3.2.8 콘크리트 타설시 철근망이 떠오르거나, 케이싱 인발시 철근망이 같이 따라 올라오는 것에 주의하여야 한다. 3.2.9 수중콘크리트 타설시 초기의 재료분리 방지를 위하여 트레미와 선단 부분에 캡 또는 플랜지 등을 삽입하여야 한다.	(5) 콘크리트 타설시는 콘크리트 운반계획을 수립하여 연속타설이 되도록 하여야 한다. (6) 트레미관 인발시는 트레미관 선단부의 수중 노출로 콘크리트 재료분리가 발생하지 않도록 주의하여야 하며, 콘크리트의 묻힘 깊이를 확인하면서 인발하여야 한다. (7) 케이싱의 과도한 인발로 인한 공벽붕괴에 주의하여야 한다. (8) 콘크리트 타설시 철근망이 떠오르거나, 케이싱 인발시 철근망이 같이 따라 올라오는 것에 주의하여야 한다. (9) 수중콘크리트 타설시 초기의 재료분리 방지를 위하여 트레미와 선단 부분에 캡 또는 플랜지 등을 삽입하여야 한다. 3.5 현장타설 콘크리트말뚝 건전도검사 3.5.1 일반사항 (1) 적용범위 현장타설 콘크리트말뚝에 대한 콘크리트의 건전도 확인을 위하여 초음파 검사를 말뚝 전체길이에 대하여 적용하여야 한다. (2) 제출물 가. 초음파 검사 계획서 나. 초음파 검사 결과보고서 다. 초음파 모형시험 계획서 3.5.2 재료 (1) 검사용 튜브 검사용 튜브의 구경은 검사용 센서의 출입이 원활하여야 하며, 재질은 강관 또는 이와 동등한 재질의 강도를 가져야 한다. (2) 검사장비 검사장비는 장비 반입전 감독자의 승인을 받아야 한다. 장비의 정확도 등 성능을 검증하기 위하여 본 말뚝에 대한 검사에 앞서 모형시험을 실시하여 감독자의 확인을 받아야 한다. (3) 검사장비의 구성은 다음과 동일하거나 또는 그 이상의 기능을 발휘할 수 있어야 한다. 가. 초음파 발신 및 수신센서와 케이블 나. 케이블의 인입 및 인발을 이용한 측정심도 자동측정기 다. 발신된 신호를 포착할 수 있는 수신용 전자장치 라. 수신된 신호를 확인할 수 있는 모니터링 장치 및 프린터	• 현장타설 콘크리트 말뚝 건전도 검사의 절차 및 방법, 판정기준에 관한 시방 내용을 추가함.

원형말뚝의 직경 (D) (m)	검사용 튜브의 개수	비 고
$D \leq 0.6$	2	
$0.6 < D \leq 1.2$	3	
$1.2 < D \leq 1.5$	4	
$1.5 < D \leq 2.0$	5	
$2.0 < D \leq 2.5$	7	
$2.5 < D$	8	

평균말뚝길이(m)	시험수량(%)	비 고
20 이하	10	빈도 : 교각당 말뚝수량에 대한 백분율 (단, 교각당 최소 1개소 이상)
20~30	20	
30 이상	30	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.5.3 검사용 튜브 설치 (1) 검사용 튜브의 내부는 녹발생, 막힘 등의 손상이 없어야 하며, 연결 부위는 커플링에 의한 나사연결 방식으로 완전방수를 하여야 한다. (2) 검사용 튜브는 철근망 내에 표 6-2-3-1에 해당하는 수량을 결속하여 매설하여야 한다. 표 6-2-3-1 원형말뚝의 크기와 검사용 튜브의 수 (3) 검사용 튜브의 하단부는 철근망 하부면과 가능한 한 일치시키되 말뚝선단부의 지반조건을 고려하여, 철근망 근입시 튜브가 휘어지거나 튜브의 하단부가 파열하지 않도록 50~100 mm정도 짧게 설치할 수 있다. (4) 검사용 튜브와 튜브의 간격은 일정한 거리를 유지하여야 하며, 가급적 서로 평행을 이루도록 하여야 한다. (5) 검사용 튜브의 상단부는 검사가 용이하도록 현장타설 콘크리트 말뚝의 완성 마무리면 이상으로 돌출되도록 하여야 한다. (6) 검사용 튜브의 양단부(상·하부)는 이물질이 유입하지 않도록 방수마개를 하여야 하며, 시공중에도 손상되지 않도록 주의하여야 한다. 3.5.4 검사 수량 및 시기 (1) 현장타설 콘크리트말뚝에 대한 초음파검사 수량은 다음 표 6-2-3-2의 기준을 따른다. 표 6-2-3-2 공대공 초음파 검사 시험빈도 (2) 초음파 검사는 콘크리트를 타설하고 7일이상 경과한 후 검사를 실시하여야 한다.	

등 급	판 정 기 준	결합 점수	비 고
A (양 호)	- 초음파주시곡선의 신호왜곡(signal distortion)이 거의 없음 - 건전한 콘크리트 초음파 전파속도의 10% 이내 감소에 해당되는 전파시간 검측	0	V=S/T V : 전파속도 T : 전파시간 S : 튜브간의 거리
B (결합의심)	- 초음파 주시곡선의 신호왜곡이 다소 발견 - 건전한 콘크리트 초음파 전파속도의 10~20% 감소에 해당되는 전파시간 검측	30	
C (불 량)	- 초음파 주시곡선의 신호왜곡 정도가 심함 - 건전한 콘크리트 초음파 전파속도의 20 % 이상 감소에 해당되는 전파시간 검측	50	
D (중대결합)	- 초음파 신호 자체가 감지되지 않음 - 전파시간이 초음파 전파속도 1500 m/s에 근접	100	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.5.5 검사방법 (1) 검사용 튜브 내부의 발신자와 수신자는 말뚝길이 방향과 직교하는 동일 평면상에 놓이도록 케이블의 인입·인발 길이를 조정하여야 한다. (2) 초음파 발신 및 수신케이블의 길이는 검사대상 말뚝의 길이를 고려하여 충분한 길이를 확보하여야 한다. (3) 초음파 검사의 측정심도는 초음파 발신과 동시에 기록하며, 말뚝의 선단부로부터 발신자와 수신자를 동시에 끌어올리면서 연속적으로 측정하여야 한다. (4) 검사자는 한쌍의 발신자 및 수신자에 대하여 초음파 전파시간, 에너지 강도, 주시곡선의 형태(waveform)를 말뚝 심도에 따라 나타낸 프로파일(profile)을 모니터 화면상 또는 프린트 출력을 통하여 측정한다. (5) 검사가 끝난후 검사용 튜브는 감독자의 검사에 대한 판정이 있을 때까지 이물질이 들어가지 않도록 보호덮개를 하여야 한다. 3.5.6 건전도 판정 (1) 현장타설 콘크리트말뚝의 건전도 판정은 일차적으로 표 6-2-3-3의 기준을 적용하여 검측경로가 다른 개개의 프로파일 그래프에 대한 심도별 결함점수를 산출한 다음 식(1)에 의거하여 심도별 전체 프로파일 그래프를 대상으로 한 평균 결함점수 계산결과를 감독자에게 제출하여야 한다. 표 6-2-3-3 현장타설 콘크리트 말뚝의 내부결함 판정기준	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	말뚝심도별 평균 결함점수 = $1/n(\Sigma)$... 식 (1) (검측경로별 프로파일 그래프의 결함점수) n : 프로파일 그래프의 수(검측경로의 수) (2) 상기(1)항의 절차에 의한 판정결과, '양호'의 등급(평균 결함점수 30점 미만)에 해당하는 동시에 각 프로파일 그래프가 양호하여 보강이 필요하지 않는 경우 감독자는 계약상대자에게 해당말뚝의 후속 공종을 진행하기에 앞서 검사용 튜브 내의 물을 완전히 제거하고, 말뚝 콘크리트의 설계강도 이상으로 그라우팅(grouting)을 실시하여야 한다. (3) 상기(1)항의 절차에 의한 판정결과, '결함의심' 등급이하(평균 결함점수 30점 이상)인 경우에는 초음파 검사 전문가와 지반공학 및 구조공학 전문가의 자문을 받아 보강여부를 결정하여야 한다. 보강이 필요한 경우에는 아래 3.5.7의 절차를 따르며 보강비용은 계약상대자가 전액 부담하여야 한다. 3.5.7 결함의 보강 (1) 보강이 필요한 것으로 판정된 말뚝의 결함위치와 불량원인을 조사하기 위해 계약상대자는 초음파 검사 전문가 및 감독자 입회하에 해당 말뚝에 대한 시추를 실시하여 원인을 규명하고, 추후 시공하는 말뚝의 시공과정에서 동일한 결함요인이 반복되지 않도록 이를 시공에 반영하여야 한다. (2) 결함위치에 대한 보강은 지반공학 및 구조공학 전문가의 자문을 받아 그라우팅, 마이크로파일(micropile), 재시공 등의 적용가능한 보강대책을 수립하여 감독자의 승인을 받은 후 실시하여야 한다. (3) 보강이 완료된 말뚝에 대하여 계약상대자는 정재하시험 또는 동재하시험을 실시하고, 해당 시험방법에 따른 판정결과를 첨부하여 감독자에게 시험결과 보고서를 제출하여야 한다. 3.5.8 검사 결과보고서 검사자는 현장타설 콘크리트 말뚝에 대한 건전도 확인 검사 결과보고서를 작성하여 감독자에게 제출하여야 한다. 3.6 현장타설 콘크리트말뚝 압축재하시험 현장타설 콘크리트 말뚝에 대한 압축재하시험은 6-2-5절 규정에 따른다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-3 케이슨 기초 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 콘크리트 우물통 기초와 뉴메틱 케이슨 기초 공사에 적용한다. 1.2 참조규격 KS D 3503 일반 구조용 압연강재 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 2. 재 료 2.1 콘크리트 본 시방서 14-4절에 따른다. 2.2 철 근 본 시방서 14-10절에 따른다. 3. 시 공 3.1 시공의 주요 기계 및 설비 3.1.1 시공에 필요한 장비는 시공 규모와 현장여건에 따라 다르지만 콘크리트 타설장비, 운반설비, 작업대, 양생설비, 안전설비, 동력과 조명 및 급수 설비, 굴착 및 침설설비, 송기설비, 의장설비 등을 완비하여야 한다. 3.1.2 공사중에는 항상 점검과 보수를 실시하여 안전시공에 유의하여야 한다. 3.2 날끝(SHOE) 설치 3.2.1 케이슨의 날끝은 설계도서 및 시공계획서에 따라 정밀하게 시공하여야 한다. 3.2.2 날끝은 공장제작을 원칙으로 한다. 다만, 현장 제작시에는 감독자의 확인을 받은 경험 있는 기능인이 시행하여야 한다. 3.2.3 날끝을 정치할 지반은 굴착이나 고르기 등을 완료한 후 감독자의 검측을 받아야 한다.	6-2-4 케이슨기초 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 콘크리트 우물통 기초와 뉴메틱 케이슨 기초공사 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.2 6-4-1 일반 콘크리트 1.2.3 6-5 철근공 1.2.4 13-4 시멘트 콘크리트 1.2.5 13-10 철근 콘크리트용 봉강 1.3 참조규격 다음 규준은 이절에 명시되어 있는 범위내에서 이절의 일부를 구성하고 있는 것으로 본다. 1.3.1 한국산업규격(KS) KS D 3503 일반 구조용 압연 강재 1.4 제출물 1.4.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 해당 공사의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 2. 재 료 2.1 콘크리트 콘크리트는 이 시방서 13-4절에 따른다. 2.2 철근 철근은 이 시방서 13-10절에 따른다. 3. 시 공 3.1 시공의 주요 기계 및 설비 3.1.1 시공에 필요한 장비는 시공 규모와 현장여건에 따라 다르지만 콘크리트 타설장비, 운반설비, 작업대, 양생설비, 안전설비, 동력과 조명 및 급수설비, 굴착 및 침설설비, 송기설비, 의장설비 등을 완비하여야 한다. 3.1.2 공사중에는 항상 점검과 보수를 실시하여 안전시공에 유의하여야 한다. 3.2 날끝(shoe) 설치 3.2.1 케이슨의 날끝은 설계도서 및 시공계획서에 따라 정밀하게 시공하여야 한다. 3.2.2 날끝은 공장제작을 원칙으로 하며 현장에서 제작할 경우에는 감독자의 승인을 받은 후 시행하여야 한다. 3.1.3 날끝을 앓힐 지반은 사전에 측량을 실시하고 굴착이나 고르기 등을 완료한 후 감독자의 검측을 받아야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.3 케이슨 거치 케이슨의 거치는 본체, 거푸집, 동바리 등의 중량을 충분히 지지할 수 있고, 초기의 침설이 안전하게 이루어질 수 있는 지반에서 실시하여야 한다. 3.4 케이슨의 침하 3.4.1 시공계획 (1) 시공에 필요한 가교, 축도, 물막이 등의 가시설물에 대하여는 착공 전 시공계획을 세워 감독자의 확인을 받아야 한다. (2) 침하방법에 대하여는 미리 침하-하중 관계도를 작성하여 감독자에게 보고하여야 한다. 3.4.2 침하 일반 (1) 수평이동이 되거나 경사가 지지 않도록 재하 하중이나 자중에 의해 서서히 침하시켜야 한다. 또한 필요한 경우에는 제트공법을 병용할 수 있다. (2) 발파 및 기타 특수공법을 사용하여 침하시킬 경우에는 감독자의 확인을 받아야 하며, 안전대책에 대하여 충분한 배려를 하여야 한다. (3) 침하 중 극심한 편심 및 경사가 발생한 경우에는 속히 그 원인을 조사하여 감독자에게 보고하고, 그 대책을 협의한 후 시공하여야 한다. (4) 침하 도중, 유해가스의 발생이나 산소결핍에 의한 재해를 막기 위하여 항상 가스검사를 실시하고 유해가스 발생 및 산소결핍의 우려가 있는 경우에는 환기 등 기타 적절한 조치를 강구하여야 한다. (5) 침하 도중, 굴착토사와 토질주상도를 비교하면서 지질을 확인하여야 한다. 설계깊이에 도달하였을 때에는 감독자의 입회 하에 지지층을 확인하여야 한다. (6) 설계깊이에 도달하기 전, 침하가 곤란하게 된 경우에는 그 원인을 조사하여 감독자에게 보고하고 그 대책을 협의하여야 한다. 침하가 급격히 진행되었거나 설계깊이 이상으로 침하한 경우에도 같은 조치를 취하여야 한다. 3.4.3 우물통 기초의 침하 (1) 우물통 기초의 침하작업 중, 필요한 경우에는 잠수부를 동원하여 슈의 밀착기를 할 수도 있다. (2) 침하가 곤란한 경우라도 과도한 밀착기를 해서는 안된다. 3.4.4 뉴매틱 케이슨의 침하 (1) 자중에 의한 침하작업 중, 침하가 곤란한 경우에는 여굴을 제거하거나, 감압침하를 실시해서는 안된다. (2) 설계깊이에 도달하였을 때는 지반의 지지력 시험(기초지반 평판재하시험을 준용)을 실시하여야 한다.	3.3 케이슨 거치 케이슨의 거치는 본체, 거푸집, 동바리 등의 중량을 충분히 지지할 수 있고, 초기의 침설이 안전하게 이루어질 수 있는 지반에서 실시하여야 한다. 3.4 케이슨의 침하 3.4.1 시공계획 (1) 시공에 필요한 가교, 축도, 물막이 등의 가시설물에 대하여는 착공 전 시공계획을 세워 감독자의 확인을 받아야 한다. (2) 침하방법에 대하여는 미리 침하-하중 관계도를 작성하여 감독자에게 보고하여야 한다. 3.4.2 침하 일반 (1) 수평이동이 되거나 경사가 지지 않도록 재하 하중이나 자중에 의해 서서히 침하시켜야 한다. 또한 필요한 경우에는 제트공법을 병용할 수 있다. (2) 발파 및 기타 특수공법을 사용하여 침하시킬 경우에는 감독자의 확인을 받아야 하며, 안전대책에 대하여 충분한 배려를 하여야 한다. (3) 침하 중 극심한 편심 및 경사가 발생한 경우에는 속히 그 원인을 조사하여 감독자에게 보고하고, 그 대책을 협의한 후 시공하여야 한다. (4) 침하 도중, 유해가스의 발생이나 산소결핍에 의한 재해를 막기 위하여 항상 가스검사를 실시하고 유해가스 발생 및 산소결핍의 우려가 있는 경우에는 환기 등 기타 적절한 조치를 강구하여야 한다. (5) 침하 도중, 굴착토사와 토질주상도를 비교하면서 지질을 확인하여야 한다. 설계깊이에 도달하였을 때에는 감독자의 입회 하에 지지층을 확인하여야 한다. (6) 설계깊이에 도달하기 전, 침하가 곤란하게 된 경우에는 그 원인을 조사하여 감독자에게 보고하고 그 대책을 협의하여야 한다. 침하가 급격히 진행되었거나 설계깊이 이상으로 침하한 경우에도 같은 조치를 취하여야 한다. 3.4.3 우물통 기초의 침하 (1) 우물통 기초의 침하작업 중, 필요한 경우에는 잠수부를 동원하여 받침의 밀착기를 할 수도 있다. (2) 침하가 곤란한 경우라도 과도한 밀착기를 해서는 안된다. 3.4.4 뉴매틱 케이슨의 침하 (1) 자중에 의한 침하작업 중, 침하가 곤란한 경우에는 여굴을 제거하거나, 감압침하를 실시해서는 안된다. (2) 설계깊이에 도달하였을 때는 지반의 지내력 시험(기초지반 평판재하시험을 준용)을 실시하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.5 속채움 3.5.1 속채움 모래 또는 속채움 콘크리트의 시공은 설계도서 또는 감독자의 지시하는 바에 따라 시행하여야 한다. 3.5.2 속채움 재료는 콘크리트나 철근의 품질에 나쁜 영향을 끼칠 유해물을 함유하지 않은 것을 사용하여야 한다. 3.6 굴착토의 처리 굴착토는 감독자의 확인 후 사용하여야 하며, 잔토는 감독자의 지시에 따라 처리하여야 한다.	3.5 속채움 3.5.1 속채움 모래 또는 속채움 콘크리트의 시공은 설계도서에 표시되었거나 감독자가 지시하는 바에 따라 시행하여야 한다. 3.5.2 속채움 재료는 침하되지 않도록 깔기 높이, 속도를 일반 쌓기나 콘크리트 타설 요령에 따라 채워 넣어야 한다. 3.6 굴착토의 처리 3.6.1 굴착토는 감독자의 승인을 받은 후 사용하여야 하고 잔토는 감독자의 지시에 따라 처리하여야 한다. 3.7 저면 슬래브 3.7.1 저면슬래브는 수중에서 시공하는 것을 원칙으로 한다. 3.7.2 수중 콘크리트는 그 상면이 수평이 되도록 유지하면서 소정의 높이에 이를 때까지 연속해서 타설하여야 한다. 3.7.3 수중 콘크리트는 재료의 분리를 막기 위하여 트레미를 사용하여야 하며 내리거나 올릴 때에 천천히 작동시켜 주의 깊게 시공하여야 한다. 3.7.4 수중 콘크리트 타설은 정수상태에서 시공되도록 하여야 한다. 3.7.5 저면 슬래브 콘크리트 친 후에는 원칙적으로 케이슨내의 담수를 배수시켜서는 안된다. 단, 부력을 검토하여 안정성이 확인될시는 배수할 수 있다.	• 저면 슬래브에 관한 시방 내용을 추가함.
7-2-3 시험말뚝과 말뚝재하시험 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 말뚝박기시 말뚝의 거동을 파악하기 위하여 요구하는 시험말뚝과 말뚝재하시험에 적용한다. 1.2 참조규격 해당 없음	6-2-5 말뚝재하시험 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 말뚝재하시험의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.2 13-9 말뚝 1.2.3 13-10 철근 콘크리트용 봉강 1.3 참조규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS F 2445 축 하중에 의한 말뚝 침하 시험 방법	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 말뚝재하 시험 계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 시험말뚝박기 및 말뚝재하시험 기록	1.4 제출물 1.4.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 해당 공사의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. (1) 재하시험 일정표 (2) 재하시험 방법 및 관련규정 (3) 재하시험 장비의 종류 및 규격(정재하시험의 경우 구조계산서 첨부) (4) 교정검사 성적서 (5) 재하장치 설치도(평면도, 입면도등) (6) 재하시험 실적표 1.4.2 재하시험 완료 후에는 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 말뚝재하시험 보고서	• 총칙편 수정에 따라 인용위치 수정
2. 재 료 2.1 말 뚝 2.1.1 강재말뚝 (1) 강재는 본 시방서 14-9절에 따른다. (2) 철근은 본 시방서 14-10절에 따른다. 2.1.2 철근콘크리트 말뚝은 본 시방서 14-9절에 따른다. 2.2 장 비 2.2.1 시험말뚝박기 장비 말뚝박기 작업에 사용할 장비와 동일한 기종으로서 감독자의 확인을 받은 것이어야 한다. 2.2.2 재하장치, 하중 및 계기 (1) 재하장치는 계획된 최대시험하중 이상을 안전하게 재하할 수 있는 것이어야 하며, 감독자의 확인을 받아야 한다. (2) 재하하중은 설계하중을 충분히 확인할 수 있는 규모 이상이어야 하며, 감독자의 확인을 받아야 한다. (3) 말뚝재하시험시 반력말뚝을 사용할 경우에는 인장저항에 대하여 검토한 후 그 결과를 감독자에게 제출하여 확인을 받아야 한다. (4) 재하하중 측정에는 전자식 하중계를 사용하여야 한다. (5) 재하시험에 사용되는 유압잭, 전자식 하중계는 공인기관의 검증을 받은 것이어야 하며, 검증 유효기간이 경과하지 않은 것이어야 한다.	2. 재 료 2.1 말 뚝 2.1.1 말뚝 (1) 말뚝은 이 시방서 13-9절의 해당사항에 따른다. (2) 철근은 이 시방서 13-10절의 해당사항에 따른다.	• 13-9절에서 강재말뚝과 콘크리트말뚝을 통합하여 기술하였으므로 본 절에서도 통합하여 기술
	2.2 장 비 2.2.1 정재하시험 장치, 재하하중 및 시험기기 (1) 재하장치는 계획된 최대시험하중 이상을 안전하게 재하할 수 있는 것이어야 하며, 감독자의 확인을 받아야 한다. (2) 재하하중은 설계하중의 2배 이상이어야 하며, 감독자의 확인을 받아야 한다. (3) 말뚝재하시험시 반력말뚝을 사용할 경우에는 인발저항력에 대하여 검토한 후 그 결과를 감독자에게 제출하여 확인을 받아야 한다. (4) 재하하중 측정에는 전자식 하중계 또는 유압계를 사용하여야 한다. (5) 재하시험에 사용되는 전자식 하중계(또는 유압잭) 및 유압계는 공인기관의 검증을 받은 것이어야 하며, 검증 유효기간(1년)이 경과하지 않은 것이어야 한다. 2.2.2 동재하시험장치 및 시험수행자료 (1) 동재하시험에는 향타분석기(PDA-pile driving analyzer) 또는 이와 동등한 성능을 가진 장비를 사용하여야 하며, 부수장비로는 변형률계, 가속도계 및 연결케이블 등이 있다. 이들 장비는 동재하시험 전문기술자에 의해 제공되어야 하며 ASTM D 4945-89 : 고변형률 표준 동재하시험 방법(Standard Test Method for High Strain Dynamic Testing of Piles)의 요구조건에 부합되는 것이어야 한다.	• 도로 및 하천 가이드 시방서와 구성체계를 맞추기 위하여 시험 말뚝 관련 내용은 6-2-2절 3.3항으로 이동 • 동재하 시험장치에 대한 내용을 추가함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3. 시 공 3.1 시공조건 확인 3.1.1 현장조건이 재하시험을 위한 발판과 하중을 지탱할 수 있는지 확인 하여야 한다. 3.1.2 시험장비를 위한 안정된 작업표고를 설정하여야 한다. 3.1.3 시험위치에 대하여 정밀한 지반 및 토질조사를 실시하여야 한다. 3.2 시험말뚝박기 3.2.1 시험말뚝은 토질조건에 변화와 말뚝머리의 손상 그리고 작업의 편의를 고려하여 길이를 결정하여야 하며, 설계된 말뚝의 길이보다 일반적으로 1~2m 더 긴 것을 사용하여야 한다. 3.2.2 시험말뚝 박기에 사용하는 장비는 말뚝박기 작업에 사용하는 것과 동일 기종이어야 하며, 시험말뚝이 박히는 지면은 말뚝박기 전에 확대기초의 바닥면 표고까지 터파기 후 다짐을 하여야 한다. 3.2.3 시험말뚝의 전 길이에 대하여 500mm 당 타격횟수, 최종 10회 타격의 침하량, 말뚝의 박은 길이, 절단표고, 박은 깊이 등을 기록하고, 재타격이 필요한 경우에도 처음 500mm의 재타격에 대하여 최종타격시 침하량 측정을 기록하여야 한다. 3.2.4 시험말뚝박기와 말뚝의 시험이 완료된 후, 7일 이내에 시험말뚝에 대한 시공보고서를 감독자에게 제출하고 말뚝주문길이, 두께, 말뚝 본수, 시공방법 등을 결정하여야 한다. 다만, 기초형식을 변경할 필요가 있는 경우에는 해당 분야 전문기술자의 검토서와 함께 제출하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.2.5 시험말뚝을 기초부 밖에서 시험할 때는 측정 완료 후 지표면 아래 30cm에서 절단하고, 말뚝내부는 승인된 재료로 채워야 한다. 3.3 축방향 정적 압축재하시험 3.3.1 설계도서에 지정된 위치 또는 감독자가 지시하는 다른 위치에 본말뚝과 같은 형식과 종류의 시험말뚝과 반력말뚝을 박아야 한다. (1) 시험말뚝은 수직으로 설치하여야 한다. (2) 반력말뚝은 인발하중에 저항하도록 필요시 보강하여야 한다. 3.3.2 손상을 입지 않은 상태로 재하시험에 합격한 시험말뚝은 본말뚝으로 활용할 수 있다. 말뚝재하시험을 하는데 사용된 반력말뚝은 손상을 입지 않고, 3mm 이상 상향 이동하지 않았다면 본말뚝으로 활용할 수 있다.	(2) 동재하시험은 소정의 동재하시험 교육을 이수하고 파동이론에 대한 전문지식을 갖춘 전문기술자에 의해 수행되어야 한다. 3. 시 공 3.1 시공조건 확인 3.1.1 현장조건이 재하시험을 위한 발판과 하중을 지지할 수 있는지 확인 하여야 한다. 3.1.2 시험장비를 위한 안정된 작업표고를 설정하여야 한다. 3.1.3 시험위치에 대하여 정밀한 지반조사를 실시하여야 한다. 3.2 축방향 정적 압축재하시험 3.2.1 <u>반력말뚝을 이용하여 재하시험을 하는 경우</u> 설계도서에 지정된 위치나 본말뚝에 실시하여도 된다. 단, 본말뚝에서는 설계하중의 2.0배까지 재하하는 것으로 한다. (1) 시험말뚝은 연직으로 설치하여야 한다. (2) 반력말뚝은 인발하중에 저항하도록 필요시 보강하여야 한다. 3.2.2 손상을 입지 않은 상태로 재하시험에 합격한 시험말뚝은 본말뚝으로 활용할 수 있다. 말뚝재하시험을 하는데 사용된 반력말뚝은 손상을 입지 않고, 3 mm 이상 상향 이동하지 않았다면 본말뚝으로 활용할 수 있다.	• 도로 및 하천 가이드 시방서와 구성체계를 맞추기 위하여 시험 말뚝 관련 내용은 6-2-2절 3.3항으로 이동 • 본문내용은 여러 반력 재하 방법중 반력말뚝을 이용하는 경우에 해당하므로 시방내용을 ASTM을 참조하여 보완(도로교통기술원, 박영호)

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.3.3 손상된 시험말뚝과 반력말뚝은 뽑아내어 제거하거나 기초하단에서 1.0m 아래부분까지 절단하여 제거하여야 한다. 제거된 구멍에는 콘크리트나 모르타르로 채워야 한다. 3.3.4 말뚝재하시험장치, 하중재하 및 변위량 측정, 표준측정절차 등은 감독자가 확인한 것이어야 하며, 재하시험 절차는 다음과 같다. (1) 기성말뚝의 정재하시험은 말뚝을 박은 후 14일 이상 경과한 후에 실시하여야 한다. 다만, 현장여건에 따라 감독자가 승인한 경우에는 14일이 경과하지 않은 경우라도 정재하시험을 실시할 수 있다. (2) 현장타설말뚝의 정재하시험은 충분한 양생이 될 때 까지 경과한 후 정재하 시험을 하여야 한다. (3) 하중은 개별말뚝에 대한 설계지지력의 25, 50, 75, 100, 125, 150, 175, 200% 되도록 8단계로 증대하여 재하한다. (4) 각 단계별 하중재하 후 시간당으로 환산한 말뚝의 침하율이 0.25mm/hr 미만이면 다음 단계의 하중을 증대시킨다. 만약 하중재하 후, 2시간이 경과하여도 시간당으로 환산한 말뚝의 침하율이 0.25mm/hr 이상이 되면 해당단계에서 말뚝의 안정이 되지 못한 것으로 간주하고 다음 단계의 하중을 증대시킨다. (5) 최대시험하중이 200%에 도달하기 이전이라도 급격한 파괴현상이 발생되거나 말뚝 직경의 10%에 해당하는 총 침하량이 발생하면 말뚝의 재하시험을 중단할 수 있다. (6) 최대시험하중 200%에 도달하여도 말뚝의 극한지지력이 확인되지 못하면 200%의 하중을 장시간 유지하면서 침하량을 측정하여야 한다. 200% 하중재하 후, 시간당으로 환산한 말뚝의 침하율이 0.25mm/hr 미만이면 12시간 동안 하중을 유지한 후 재하시험을 종료하여야 한다. 200% 하중재하 후 12시간이 경과하여도 시간당으로 환산한 말뚝의 침하율이 0.25mm/hr 이상이 되면 24시간 동안 하중을 유지하도록 한 후, 하중을 제거하여야 한다. (7) 최대시험하중 재하 후에는 말뚝설계하중의 25%씩 1시간 간격을 두고 하중을 제거하여야 한다. 3.3.5 본말뚝이 되는 반력말뚝은 소요지지력의 70% 보다 큰 인발하중을 받지 않게 하여야 한다. 3.3.6 시험말뚝의 <u>안전한 지지력</u>은 과다하중의 50%로 보아야 한다. (1) 지름 또는 폭이 600mm 미만인 말뚝에 대하여 축방향 압축하중으로 시험한 말뚝의 파괴하중은 파괴시 말뚝머리 침하량이 다음과 같을 때의 하중이어야 한다. $S_f = S + (0.15 + 0.005D)$	3.2.3 손상된 시험말뚝과 반력말뚝은 뽑아내어 제거하거나 기초하단에서 1.0 m 아래부분까지 절단하여 제거하여야 한다. 제거된 구멍에는 콘크리트나 모르타르로 채워야 한다. 3.2.4 말뚝재하시험장치, 하중재하 및 변위량 측정, 표준측정절차 등은 감독자가 확인한 것이어야 하며, 재하시험 절차는 다음과 같다. (1) 기성말뚝의 정재하시험은 말뚝을 타입한 후 <u>30일 이상</u> 경과한 후에 실시하여야 한다. 다만, 현장여건에 따라 감독자가 승인한 경우에는 <u>30일</u>이 경과하지 않은 경우라도 정재하시험을 실시할 수 있다. (2) 현장타설말뚝이 충분히 양생된 후에 정재하시험을 실시하여야 한다. (3) 하중은 개별말뚝에 대한 설계하중의 25, 50, 75, 100, 125, 150, 175, 200% 되도록 최소 8단계로 증대하여 재하한다. (4) 각 단계별 하중재하 후 시간당으로 환산한 말뚝의 침하율이 0.25 mm/h 미만이면 다음 단계의 하중을 증대시킨다. 만약 하중재하 후, 2시간이 경과하여도 시간당으로 환산한 말뚝의 침하율이 0.25 mm/h 이상이 되면 해당단계에서 말뚝의 안정이 되지 못한 것으로 간주하고 다음 단계의 하중을 증대시킨다. (5) 최대시험하중이 200%에 도달하기 이전이라도 급격한 파괴현상이 발생되거나 말뚝 지름의 10%에 해당하는 총 침하량이 발생하면 말뚝의 재하시험을 중단할 수 있다. (6) 최대시험하중 200%에 도달하여도 말뚝의 극한지지력이 확인되지 못하면 200%의 하중을 장시간 유지하면서 침하량을 측정하여야 한다. 200% 하중재하 후, 시간당으로 환산한 말뚝의 침하율이 0.25 mm/h 미만이면 12시간 동안 하중을 유지한 후 재하시험을 종료하여야 한다. 200% 하중재하 후 12시간이 경과하여도 시간당으로 환산한 말뚝의 침하율이 0.25 mm/h 이상이 되면 24시간 동안 하중을 유지하도록 한 후, 하중을 제거하여야 한다. (7) 최대시험하중 재하 후에는 말뚝설계하중의 25%씩 1시간 간격을 두고 하중을 제거하여야 한다. 3.2.5 본말뚝이 되는 반력말뚝은 소요지지력의 70% 보다 큰 인발하중을 받지 않게 하여야 한다. 3.2.6 시험말뚝의 <u>지내력 검토</u>는 다음과 같다. (1) 말뚝 재하하중(P)은 설계하중(P_{Nmax})보다 최소 2배 이상을 재하하여야 한다. 즉, $P \geq 2 \times P_{Nmax}$	• 연구결과를 반영하여 수정(도로교통기술원, 박영호)

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(2) 지름 또는 폭이 600mm 이상인 말뚝에 대하여 파괴하중은 파괴시 말뚝머리의 침하량이 다음과 같을 때의 하중이어야 한다. $S_f = S + D/30$ 여기서 S_f= 파괴시 침하량(mm) S = 지지되지 않은 말뚝길이의 탄성변형량(mm) D = 말뚝의 지름 또는 폭(mm) 3.3.7 감독자는 시험말뚝 또는 다른 말뚝의 거동에 특이성 및 변태를 나타내거나, 지지력에 의문을 갖게 하는 경우에는 설계도서 및 특별조항에 명시되어 있지 않더라도 시공자에게 추가 재하시험을 요구할 수 있다. 3.3.8 재하시험이 완료되면 시공자는 해당분야 전문기술자의 검토를 받아 즉시, 각 시험말뚝에 대한 시험보고서를 감독자에게 제출해야 한다. 3.3.9 재하시험이 완료되면 공사에 필요한 말뚝박기량을 결정하여야 한다. 3.4 동적재하시험 3.4.1 동적재하시험 말뚝으로 지정된 시험말뚝에 대하여는 박는 도중에 동적재하시험을 실시하여야 한다. 3.4.2 말뚝은 재하시험을 위한 지주를 세우기 전에 각 말뚝의 파동속도를 측정하고, 필요한 기구 를 부착할 수 있도록 준비하여야 한다. 파동속도를 측정할 때 말뚝은 수평위치에 두고 다른 말뚝과 접촉되지 않게 하여야 한다. 3.4.3 말뚝이 지주에 세워진 후 시험기구를 부착시키기 위하여 말뚝에 접근할 수 있어야 하며, 말뚝이 지주에 위치하고 있는 동안에 말뚝머리까지 올릴 수 있도록 최소 1.2m × 1.2m의 발판을 갖추어야 한다. 3.4.4 동적재하시험기구를 모든 상황에서 보호할 수 있도록 보관실을 갖추어야 하며, 보관실의 마루는 최소 2.5m × 2.5m, 지붕높이는 최소 2.1m 이어야 한다. 보관실의 내부온도는 8℃ 이상이어야 한다. 3.4.5 말뚝은 동적재하시험기구가 극한 말뚝지지력에 도달되었다고 지시하는 깊이까지 박아야 한다. 말뚝에 작용하는 응력은 결정된 값이 허용치를 초과하지 않도록 동적재하시험기구로 말뚝박기 중에 감시하여야 하며, 필요한 경우에는 응력을 허용치 이하로 유지하기 위하여 쿠션을 추가하거나 해머의 에너지 출력을 감소시켜서 말뚝에 전달되는 타격에너지를 감소시켜야 한다. 동적재하시험기구의 측정이 축방향타격이 아니라고 전문기술자와 감독자가 지시하는 경우에는 즉시, 말뚝박기 시설을 다시 정돈하여야 한다. 3.4.6 동적재하시험말뚝은 24시간 경과 후 시험기구를 다시 부착한 후에 재타격 하여야 한다. 재타격 동안에 요구되는 관입량은 150mm 이하이거나 요구된 해머 타격횟수가 50회 이하이어야 한다.	(2) 재하시험에서 얻은 하중-침하 곡선에서 설계하중(PNmax)에 해당하는 침하량(SPNmax)은 허용연직 침하량(Sall)보다 작아야 한다. 즉, $S_{PNmax} \leq S_{all} = 10\ mm$ 3.2.7 감독자는 시험말뚝 또는 다른 말뚝의 거동에 특이성 및 변태를 나타내거나, 지내력에 의문을 갖게 하는 경우에는 설계도서 및 특별조항에 명시되어 있지 않더라도 계약상대자에게 추가 재하시험을 요구할 수 있다. 3.2.8 재하시험이 완료되면 계약상대자는 해당분야 전문기술자의 검토를 받아 즉시, 각 시험말뚝에 대한 시험보고서를 감독자에게 제출하여야 한다. 3.2.9 동재하시험이 완료되면 공사에 필요한 최종관입량을 결정하여야 한다. 3.3 동재하시험 3.3.1 동재하시험 말뚝으로 지정된 시험말뚝에 대하여는 박는 도중에 동재하시험(EOID 방법)을 실시하여야 한다. 3.3.2 말뚝은 재하시험을 위한 지주를 세우기 전에 각 말뚝의 파동속도를 측정하고, 필요한 기구를 부착할 수 있도록 준비하여야 한다. 파동속도를 측정할 때 말뚝은 수평위치에 두고 다른 말뚝과 접촉되지 않게 하여야 한다. 3.3.3 말뚝이 지주에 세워진 후 시험기구를 부착시키기 위하여 말뚝에 접근할 수 있어야 하며, 말뚝이 지주에 위치하고 있는 동안에 말뚝머리까지 올릴 수 있도록 최소 1.2m × 1.2m의 발판을 갖추어야 한다. 3.3.4 동재하시험기구를 모든 상황에서 보호할 수 있도록 보관실을 갖추어야 하며, 보관실의 마루는 최소 2.5m × 2.5m, 지붕높이는 최소 2.1m 이어야 한다. 보관실의 내부온도는 8℃ 이상이어야 한다. 3.3.5 말뚝은 동재하시험기구가 극한지지력에 도달되었다고 지시하는 깊이까지 박아야 한다. 말뚝에 작용하는 응력은 결정된 값이 허용값을 초과하지 않도록 동재하시험기구로 말뚝박기 중에 감시하여야 하며, 필요한 경우에는 응력을 허용값 이하로 유지하기 위하여 쿠션을 추가하거나 해머의 에너지 출력을 감소시켜서 말뚝에 전달되는 타격에너지를 감소시켜야 한다. 동재하시험기구의 측정이 축방향타격이 아니라고 전문기술자와 감독자가 지시하는 경우에는 즉시, 말뚝박기 시설을 다시 정돈하여야 한다. 3.3.6 3.3.5항의 지반조건일 경우에는 재향타 동재하시험을 실시하여야 한다. 재타격 동안에 요구되는 관입량은 150 mm 이하이거나 요구된 해머 타격횟수가 10회 이하이어야 한다.	• 구조물 기초설계기준에 맞추어 용어 변경 동적재하시험 -> 동재하시험

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.4.7 재하시험이 완료되면 시공자는 해당분야 전문기술자의 검토를 받아 각 시험말뚝에 대한 시험보고서를 감독자에게 제출하여야 한다. 3.4.8 재하시험이 완료되면 공사에 필요한 말뚝박기량을 결정하여야 한다.	3.3.7 동재하시험이 완료되면 계약상대자는 해당분야 전문기술자의 검토를 받아 각 시험말뚝에 대한 시험보고서를 감독자에게 제출하여야 한다. 3.3.8 동재하시험이 완료되면 공사에 필요한 시공관리기준(최종관입량, 램 낙하높이, 램중량 등)을 결정하여야 한다. 3.4 항타말뚝 시공관리기준 작성방법 3.4.1 일반적인 방법 (1) 동재하시험 전에 시험말뚝에 가속도계와 변형율계를 부착하여야 한다. (2) 램낙하높이를 변화시키면서 말뚝의 관입깊이에 따라 항타응력, 지지력, 최종관입량, 항타장비의 적정성, 해머쿠션과 말뚝쿠션의 적정성, 말뚝이음부의 건전도, 편타분석 등을 조사하여야 한다. (3) (2)의 결과를 이용하여 본말뚝의 항타시공관리기준 즉, 램 낙하높이와 최종관입량을 마련하여 본말뚝을 시공하여야 한다. 3.4.2 KHC 방법 (1) 항타장비가 원활하게 작동할 수 있는 램 낙하높이를 결정한다. (2) 3개 이상의 최종관입량 즉, 10, 5, 2mm에서 시험말뚝에 가속도계와 변형율계를 부착하여 동재하시험(EOID 방법)을 수행한다. (3) 이 관입량에 대하여 동재하시험 결과에서 추정 한 허용지지력을 작도한다. (4) 본말뚝의 항타시공관리에 필요한 최종관입량의 범위는 상시의 설계하중 또는 말뚝반력에 해당하는 최대관입량에서 허용항타응력을 만족하는 최소관입량까지로 한다.	
3.5 현장품질관리 3.5.1 시험방법과 결과를 관찰, 기록하게 하기 위하여 독립적인 검사기관을 고용할 수 있다. 3.5.2 기록에는 사용된 시험장비, 검증 및 기록방법, 시험결과, 말뚝박기 방법에 대한 건의 및 수정 등을 포함하여야 한다. 3.5.3 시험한 말뚝의 실제치수와 위치, 시험으로 인한 이동 또는 비틀림 등을 정확하게 기록하여야 한다. 3.5.4 공사중, 확인 재하시험은 공사 초기에 실시하며 설계에 사용한 지지력과 말뚝시공의 적합성을 확인하여야 한다.	3.5 현장품질관리 3.5.1 시험방법과 결과를 관찰, 기록하게 하기 위하여 독립적인 검사기관을 고용할 수 있다. 3.5.2 기록에는 사용된 시험장비, 검증 및 기록방법, 시험결과, 말뚝박기 방법에 대한 건의 및 수정 등을 포함하여야 한다. 3.5.3 시험한 말뚝의 실제치수와 위치, 시험으로 인한 이동 또는 비틀림 등을 정확하게 기록하여야 한다. 3.5.4 공사중, 확인 재하시험은 공사 초기에 실시하며 설계에 사용한 지지력과 말뚝시공의 적합성을 확인하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-4 가시설공 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 구조물 및 교량 건설을 위한 가시설물의 공사에 적용한다. 1.2 참조규격 KS F 4603 H형강 말뚝 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 2. 재 료 2.1 콘크리트 본 시방서 14-4절, 14-5절에 따른다. 2.2 철 근 본 시방서 14-10절에 따른다. 2.3 강 재 본 시방서 14-11절, 14-12절에 따른다. 3. 시 공 3.1 축도 및 가도 3.1.1 축도 및 가도 설치 계획을 작성하여 관계기관(하천, 항만 등)의 인허가 또는 소유주의 확인을 받은 후 감독자에게 제출하여야 한다. 3.1.2 하천수 또는 해수에 접하는 축도 및 가도의 외측부에 유속 또는 파랑에 대하여 안전하도록 피복공을 하여야 한다. 3.1.3 축도 및 가도 특별한 사유가 없는 한 공사완료 이전에 원상 복구하여야 하며 추후 민원 발생 및 관계법령에 저촉되지 않도록 조치하여야 한다. 3.1.4 축도 및 가도로 인하여 지하수와 담수, 해수 및 지반에 오염시키지 않아야 한다. 3.1.5 대형작업선 운항로에는 유도표시를 설치하여 해상에서의 안전사고를 방지하여야 한다.	6-3 가시설공 6-3-1 축도 및 가도 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 공사목적물 축조를 위하여 수중 또는 육상부에 흙을 쌓는 작업의 일반적인 시공에 적용한다. 2. 재료 해당사항 없음. 3. 시공 3.1 <u>계약상대자는 축도 및 가도 설치계획을 작성하여 관련기관 및 하천(항만)관리자 등의 승인을 받은후 감독자에게 제출하여야 한다.</u> 3.2 <u>유수에 접하는 가도 및 축도의 외측면 피복공은 유속 또는 파랑에 대하여 안전하도록 시공하여야 한다.</u> 3.3 가도 및 축도는 특별한 사유가 없는 한 공사완료 이전에 원상복구하여야 하며 추후 민원발생 및 관계법령에 저촉되지 않도록 조치하여야 한다. 3.4 쌓기 또는 원상복구시 지하수와 해수, 토양등을 오염시키지 않아야 한다. 3.5 대형작업선 운항로에는 유도표지를 설치하여 해상에서의 안전사고를 방지하여야 한다.	• 도로공사 표준시방서의 공종분류를 참조하여 가시설의 기능에 따라 소공종을 분류 • 축도 및 가도에 관한 시방내용을 보완하여 소공종 절을 추가 • 지시내용을 명확하게 하기 위하여 시방내용을 일부 수정

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.2 가물막이 3.2.1 시공일반 가물막이 시설에 대하여는 시공계획과 구조계산서를 제출하여 감독자의 확인을 득한 후 시공하여야 한다. 3.2.2 차수 (1) 차수 재료는 공사기간 중 모든 환경조건에서 안정적이어야 한다. (2) 주입재의 성분은 지반과 지하수를 오염시키는 유해한 성분이 없어야 한다. (3) 차수효과 검증을 위한 차수시험을 실시하되 여러 가지 방법중(목측 관찰, 강도확인, 약액침투 등) 가장 확실한 방법으로 차수효과를 확인할 수 있도록 하여야 한다. (4) 가물막이 내의 터파기를 위한 물푸기 또는 토사제거 작업을 단계적으로 하여 단계마다 침투수량을 확인하여야 하며 가물막이의 거동을 측정, 가시설의 이상유무를 확인하여야 한다. 아울러 물푸기 작업은 작업원의 안전에 각별히 유의하여야 한다. (5) 설치된 가시설에 대하여 공사완료 이전에 원상 복구하여야 하며 추후 민원발생 및 관계법령에 저촉되지 않도록 하여야 한다. (6) 수중부에 설치되는 시설의 적정성 점검을 위하여 필요시 수중촬영 및 기타 부속자재에 대한 확인시험을 실시한 후 감독자에게 그 결과를 제출하여야 한다.	6-3-2 가물막이 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 수중에 설치되는 얇은기초 등의 육상시공을 위한 임시 물막이 시설에 대해 규정한다. 2. 재 료 해당사항 없음 3. 시 공 3.1 시공조건 확인 본 구조물 축조를 위한 가시설에 대하여는 설치계획과 구조계산서를 제출하여 감독자의 승인을 받은 후 시공하여야 한다. 3.2 차수 3.2.1 차수 재료는 공사기간 중 모든 환경조건에서 안정적이어야 한다. 3.2.2 주입재의 성분은 지반과 지하수를 오염시키는 유해한 성분이 없어야 한다. 3.2.3 차수효과 검증을 위한 차수시험을 실시하되 여러 가지 방법중(목측 관찰, 강도확인, 약액침투 등) 가장 확실한 방법으로 차수효과를 확인할 수 있도록 하여야 한다. 아울러 물푸기 작업시 작업원의 안전에 각별히 유의하여야 한다. 3.3 터파기 가물막이내의 터파기 및 물푸기는 단계적으로 하여 단계마다 침투수량을 확인하여야 하고 가물막이의 거동을 측정, 가시설의 이상유무를 확인하여야 한다. 3.4 원상복구 3.4.1 설치된 가시설에 대하여 공사완료 이전에 원상 복구하여야 하며 추후 민원발생 및 관계법령에 저촉되지 않도록 하여야 한다. 3.4.2 수중부에 설치되는 시설의 적정성 점검을 위하여 필요시 수중촬영 및 기타 부속자재에 대한 확인시험을 실시한 후 감독자에게 그 결과를 제출하여야 한다.	- 가물막이에 대한 시방내용을 보완하여 소공종절을 추가 - 시공순서를 고려하여 시방내용을 재분류

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.3 동바리와 거푸집 3.3.1 동바리 및 비계 (1) 시공자는 동바리와 비계의 상세도 및 구조계산서(전문기술자의 서면 확인)를 작성하여 감독자에게 제출하고 확인을 받아야 한다. (2) 수직부재의 길이가 부족하여 계획된 높이에 수평부재를 놓을 수 없을 때에는 수직부재의 높이를 조정하여 뼈대를 구성하여야 한다. (3) 만약, 수직부재를 이어댈 필요가 있을 때에는 이어지는 양끝을 수평으로 절단하는 방법으로 덧댐판(Splice)을 대어야 한다. (4) 캠버를 주도록 설계된 구조물의 동바리는 처짐과 변형량을 고려한 형상으로 설치하여야 한다. (5) 시공자는 콘크리트의 작업 중 침하와 변형을 정확하게 측정하여 측정결과를 검토하고 필요한 조치를 취하고 감독자에게 보고하여야 한다. (6) 동바리가 소요하중을 지지하기에 부적당하고 불안전하다고 판단될 때 감독자는 시공자에게 후속 작업의 진행을 중지시킬 수 있다.	6-3-3 동바리와 거푸집 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 현장타설 콘크리트를 위한 거푸집 및 동바리와 비계의 설계, 재료공급, 제작, 설치 및 해체공사의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.2 6-4-1 일반 콘크리트 1.3 참조규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS F 3110 콘크리트 거푸집용 합판 KS F 8006 강재틀 합판 거푸집 패널	• 도로공사표준시방서, 도로교 표준시방서, 콘크리트표준시방서를 참조하여 동바리와 거푸집에 관한 내용을 소공종 절로 분리
3.3.2 거푸집 (1) 거푸집은 모르타가 새어나오지 않아야 하며, 콘크리트의 중량과 작업에 수반되는 하중으로 인한 변형이 생기지 않도록 튼튼하여야 한다. (2) 거푸집은 목재의 수축으로 인한 틈이 생기지 않도록 조립하고 유지하여야 하며, 콘크리트의 손상 없이 쉽게 제거할 수 있도록 설치하여야 한다. (3) 거푸집은 조립 후에도 비틀림이나 수축을 막기 위해 잘 유지하여야 한다. (4) 시공자는 콘크리트 치기 직전에 거푸집의 치수와 상태에 관하여 감독자의 확인을 받아야 하며, 수정이나 재시공의 지시가 있을 때에는 시정 후에 재검사를 받아야 한다. (5) 시공자는 콘크리트의 작업중이나 작업완료 후에 거푸집이 처지거나 불룩한 곳이 발견되면 콘크리트를 제거하고 거푸집을 수정한 후 다시 콘크리트를 쳐야 한다. 이때에 추가로 소요되는 작업비용은 시공자의 부담으로 한다. (6) 시공자는 표면이 매끄럽지 못하거나 직선을 유지하지 못하는 낡은 철재 거푸집은 사용할 수 없다. (7) 콘크리트의 표면을 변색시키거나 기타 손상을 끼치지 않는 박리제를 거푸집 내면에 도포하여야 하며, 박리제 도포는 철근조립후 거푸집 설치 전에 시행하여야 한다.	1.4 거푸집 1.4.1 공통사항 (1) 콘크리트 보강철근, 매설품목, 슬리브 및 덕트 등을 여러 작업반에 적절히 설치할 수 있도록 거푸집 설치와 콘크리트 타설 사이에는 충분한 시간을 두어야 한다. (2) 콘크리트가 명시된 28일 압축강도를 갖기까지는 구조물에 하중을 가해서는 안된다. (3) 거푸집은 형상 및 위치를 정확하게 유지하여야 한다. (4) 거푸집은 쉽게 조립할 수 있고 안전하게 떼어낼 수 있게 하여야 하며 거푸집판 또는 패널의 이음은 부재축에 직각 또는 평행으로 하고 모르타르가 새어 나오지 않는 구조로 하여야 한다. (5) 특히 지정하지 않는 경우라도 콘크리트의 모서리에 모따기가 될 수 있는 구조여야 한다. (6) 필요한 경우에는 거푸집이 청소, 검사 및 콘크리트타설에 편리하도록 적당한 위치에 일시적인 개구부를 만들어야 한다. (7) 중요한 구조물의 거푸집에 대해서는 시공상세도면을 작성하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(8) 재사용할 거푸집을 깨끗이 청소한 후 박리제를 재 도포한 후 사용 하여야 한다. 다만, 거푸집의 재사용이 불가능하다고 감독자가 지시 한 거푸집은 현장으로 부터 즉시 반출하여야 한다. (9) 거푸집을 조이는데는 강재볼트나 봉을 사용하여야 한다. 다만 단면 이 불규칙하거나 콘크리트의 압력이 얼마 안되는 부대공 등에서는 철선으로 조일 수 있다. (10) 설계도서에 따로 표시하였거나 별도의 지시가 없는 경우 노출 모서 리는 쥘대 등을 사용하여 모따기를 하여야 하며, 곡면은 합판이나 철판으로 거푸집 안쪽을 대어야 한다.	1.4.2 거푸집 표면재료 명시된 허용오차 내에서 최종적인 표면을 만들 수 있는 재료 및 기술을 사용하여야 하며 다음에 따른다. (1) 노출부분의 콘크리트 : 콘크리트 마무리공에 기술된 요건에 따라 편 형하고 재료분리가 없는 표면을 만들 수 있는 재료 및 기술을 사용 하여야 한다. (2) 감춰진 부분의 콘크리트 : 지느러미나 벌집이 없는 콘크리트 표면을 만들 수 있는 재료 및 기술을 사용하여야 한다. 1.4.3 특수단면 : 개구부, 벽단, 함몰부, 기쁨, 우묵한 곳, 몰딩, 면이 거친 띠, 모서리 띠, 가로막음, 자막대기, 받침벽, 정착물, 매설될 품목 및 기타 장치를 갖추어야 한다. 재료를 선택하고 명시된 마감작업을 해 낼 수 있는 시공방법을 갖추어야 한다. 1.4.4 해체장치 : 콘크리트 표면 및 인접한 재료에 충격과 진동, 손상을 주지 않고 쉽게 떼어낼 수 있도록 거푸집을 설계하여야 한다. 1.4.5 거푸집 표면에 대한 허용오차 이 시방서 6-4-1절 3.12.2에 따른다. 1.5 제출물 1.5.1 이 시방서 총칙편 2-4절의 해당사항에 따른다. 1.5.2 제품자료 : 제작된 제품에 관한 제작자의 제품자료를 제출하여야 한 다. 1.5.3 시공상세도면 : 다음 사항을 나타낸 도면을 제출하여야 한다. (1) 관련된 상세를 포함한 거푸집 시스템 및 설치방법 (2) 설계계산을 수반하는 동바리 및 회수절차를 포함한다. (3) 평면 및 표고에 따른 시공이음의 위치 (4) 도관, 개구부, 우묵한 곳, 관, 덕트 및 기타 부착품의 치수 및 위치 (5) 수직낙하에 의한 콘크리트 타설하기가 제약받는 곳에서의 보의 교차 점 및 기타 조건 (6) 거푸집 및 동바리의 해체를 위한 방법과 일정 (7) 콘크리트 타설 중 거푸집의 이동을 탐지하기 위한 방법 1.6 운반, 보관, 취급 1.6.1 보관 거푸집 패널이 휘지 않도록 보관하여야 한다. 콘크리트에 영향을 미 칠 수 있는 손상이나 오손이 되지 않게 거푸집 패널을 보호하여야 한다. 1.6.2 취급 거푸집 관의 손상이나 휨을 방지하도록 기구를 사용하여 거푸집의 패널을 올려야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2. 재 료 2.1 재료 2.1.1 판재 (1) 널판 : 콘크리트와 접촉하는 면에는 판재의 매끈한 면을 사용하여야 하며 은축이음을 사용하여야 한다. (2) 구성용 각재 : 구조용 목재 2.1.2 합판 (1) 거푸집용 합판 : KS F 3110 의 해당사항에 합치하는 제품 (2) 두께 : 휨이 발생하지 않고 매끈한 표면을 유지할 수 있는 두께로 12 mm 이상이라야 한다. (3) 반복사용으로 거푸집의 표면이 열화되어 감독자가 교체를 요구하는 경우 계약상대자는 즉시 교체하여야 한다. 2.1.3 강재 거푸집 KS F 8006에 합치하고, 패널면 처리를 위한 칠이 되어 있지 않은 강판으로 변형의 우려가 없는 충분한 두께를 가져야 한다. 독점적인 특허를 받았거나 제작된 강재 거푸집은 패널조립, 보강 및 설치 부대품을 포함한다. 2.1.4 와플 슬래브 거푸집 명시된 치수로 매끈한 표면을 갖는 2방향보를 시공하기 위한 강이나 보강한 플라스틱 돔 거푸집이다. 2.1.5 둥근 기둥 거푸집 명시된 치수로 매끈한 표면을 갖고 이음이 없거나 하나의 수직이음을 갖는, 둥근 기둥을 시공하기 위한 압출 또는 성형된 섬유보강 플라스틱 거푸집이다. 2.2 장비 2.2.1 일반사항 (1) 기계의 설치, 조립, 해체는 담당책임자의 지시에 따라서 행한다. (2) 기계는 진도, 침하의 위험이 없는 장소에 설치한다. (3) 기계 주위에는 울타리, 덮개 등을 두어서 관계자 이외에는 출입을 금지한다. (4) 기계를 비, 이슬 등을 맞혀서는 안된다. (5) 기계에는 정해져 있는 능력을 명시하여야 한다. (6) 기계의 운전은 자격을 가진 자 중 지명되어진 자가 하여야 하며, 운전자명을 명시하여야 한다. (7) 기계의 운전, 정지에는 일정한 신호를 정해서 관계 작업자에게 주지시켜야 한다. (8) 기계의 설치장소 주변은 항상 정리, 정돈하여 비상시에도 용이하게 작업할 수 있도록 한다. (9) 안전장치가 작동하지 않은 상태에서 운전해서는 안된다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(10) 운전중 이상음향, 진동 등을 감지한 경우에는 정지시키고 검사한다. (11) 비상시에는 반드시 운전을 정지하고 안전을 확인한 후에 피한다. (12) 운전자가 교체될 경우에는 기계의 상태, 기타 인계사항을 명확하게 전달한다. (13) 기계의 청소, 주유, 검사 등을 할 때는 운전을 정지하고, 기동장치에 잠금장치를 하여 작업중에 시동하지 않도록 한다. 또한 ‘운전정지’라고 명시해둔다. 2.3 부속재료 2.3.1 노출 콘크리트를 위한 거푸집 라이너 명시된 설계, 형태 및 표면 구성을 갖는 마무리된 콘크리트를 만들기 위하여 열간 성형, 압출 또는 주조된 섬유보강 플라스틱, FRP, ABS 합성플라스틱, PVC합성플라스틱 또는 이와 비슷한 재료로 제작된 것으로 자연스럽게 거푸집으로부터 분리되는 표면을 갖는 거푸집 라이너이며, 일회용 또는 반복용으로 적절히 제작할 수 있다. 2.3.2 누수방지재료 (1) 편평하고 방수 및 비흡수성의 표면과 이음매를 형성할 수 있어야 하며, 거푸집 재료 및 콘크리트 성분과 조화되는 것이라야 한다. (2) 이음매에 설치하는 개스킷 재료와 봉합재료 거푸집 가장자리를 밀봉해서 성형된 콘크리트 면에 지느러미나 흠이 나타나지 않게 하여야 한다. 가. 봉합 혼화물 : 실리콘 또는 폴리우레탄 봉합제 나. 테이프 : 이음매 부분이 노출되지 않도록 방수접착 처리된 폴리우레탄 플라스틱의 거푸집 필름테이프 2.3.3 거푸집 박리제 (1) 비실리콘계의 거푸집 박리제로 모든 형태의 거푸집에 사용할 수 있는 제품이라야 하며, 콘크리트 표면에 붙거나 얼룩을 만들거나 나쁜 영향을 주어서도 안된다. (2) 접합과 부착이 필요한 콘크리트 표면의 처리를 약하게 해서는 안되며 물, 증기 및 양생제로 양생할 때 표면이 축축하게 적셔지는 것을 방해해서는 안된다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.3.4 거푸집 긴결봉 (1) 콘크리트를 깨뜨리지 않고 제거할 수 있는 선단이나 선단긴결재를 가진 봉형으로 필요한 철근덮개 만큼의 깊이를 갖는 구멍을 남겨야 한다. (2) 거푸집 타이는 선단이나 긴결재가 제거되고 남겨진 구멍이 경화된 콘크리트 표면과 평면되게 채워질 수 있도록 설계되어야 한다. (3) 지름 32 mm, 깊이 38 mm의 제거할 수 있는 콘이 있고 콘크리트 색상과 같게 모르타르로 만든 구멍마개는 6 mm들어가서 에폭시 접착제로 부착된다. 2.3.5 삽입재 스테인레스강이나 용접된 스테인레스강으로 콘크리트에 대한 정착재와 볼트, 켄기, 고리 등의 연결재가 갖추어 있어야 한다. 2.3.6 정착공 석판의 정착을 위한 두께가 0.8 mm인 스테인레스강의 긴 홈을 가진 정착재 2.3.7 모따기 띠(chamfer strips) 깨끗하고 결이 곧은 소나무로 만든 20 mm×20 mm 삼각형 띠 또는 압출한 비닐제품 2.3.8 기타 이음매 띠(strips) 이음매를 처리하기 위해 나무, 금속 또는 플라스틱으로 만든 띠 3. 시 공 3.1 거푸집 설치 3.1.1 승인된 시공상세도면에 따라 거푸집 작업을 수행하여야 하며, 명시된 설계에 따라 허용오차 내에서 마무리된 콘크리트 표면을 만들어야 한다. 3.1.2 이음매와 접합부는 모르타르가 새지 않게 봉합하여야 한다. 제작자의 설치 지침서에 따라 누수방지 재료를 설치하여야 하며, 맞댄 거푸집 패널사이의 매끈한 연속성을 유지하여야 하고, 콘크리트 타설 작업에 의한 변위를 지탱할 수 있어야 한다. 3.1.3 키홈, 긴홈 및 우묵한 곳을 만들기 위하여 나무 삽입재를 설치하여야 하며, 나무 삽입재는 부풀지 않고 제거하기 쉬워야 한다. 3.1.4 거푸집을 깨끗하고 비틀림과 꺾임이 없게 유지하여야 한다. 3.1.5 비틀림이나 변위를 방지하도록 버팀재로 버텨야 하며 콘크리트 모르타의 유실을 방지할 수 있도록 거푸집에 밀착시켜 설치하여야 한다. 3.1.6 버팀대나 두르는 띠로 이음매를 지지하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.3.3 동바리와 거푸집의 제거 (1) 거푸집 및 동바리는 콘크리트가 자중 및 시공 중에 가해지는 하중에 충분히 견딜만한 강도를 가질 때까지 제거하여서는 안된다. (2) 거푸집 및 동바리의 제거시기와 순서는 시멘트의 성질, 콘크리트의 배합, 구조물의 종류와 중요도, 부재의 종류와 크기, 부재가 받는 하중, 기온, 기후, 통풍 등을 고려하여 감독자의 사전승인을 받아야 한다. (3) 확대기초, 기둥, 벽, 빔의 측면과 기타 연직면은 마무리 작업을 쉽게 하기 위해 감독자의 확인을 받아 일찍 제거할 수 있다. 이때의 콘크리트의 압축강도는 표 7-4를 참고로 할 수 있다.	3.1.7 거푸집은 콘크리트에 손상을 주지 않고 쉽게 떼어낼 수 있도록 조립하여야 한다. 3.1.8 굳지 않은 콘크리트의 무게와 압력 및 시공하중으로 인한 처짐을 보정하기 위하여 필요한 경우 거푸집에 솟음을 두어야 한다. 3.1.9 굳지않은 콘크리트의 무게와 압력 및 시공하중이 과다할 것이 우려되는 경우 거푸집의 안전성을 검토하여야 한다. 3.2 매설재 및 개구부 도관, 관 슬리브, 설비박스, 벽속에 묻힌 구체, 배수구, 금속 긴결봉, 삽입재, 못질 띠, 블록킹, 접지 및 정착물 또는 다른 공사의 부착에 필요한 긴결장치 등과 매설재는 콘크리트를 타설 전에 명시된 대로 정확한 위치에 고정시켜야 한다. 3.3 거푸집 박리제 3.3.1 철근을 설치하기 전에 거푸집 접촉면에 승인된 거푸집 박리제를 도포하여야 한다. 과다한 거푸집 박리제가 거푸집 안에 쌓이거나 철근 및 매설재와 같이 콘크리트와 접합되어야 하는 면에 직접 접촉되게 해서는 안된다. 제조사의 사용지침에 따라 거푸집 박리제를 발라야 한다. 3.3.2 강제 거푸집은 얼룩이 없는 녹방지 거푸집 박리제를 바르거나 녹슬지 않게 보호하여야 한다. 녹이 슨 강제표면을 콘크리트와 접촉하는 거푸집으로 사용해서는 안된다. 3.3.3 박리제는 제거될 볼트 및 긴결봉(rod)에도 발라야 한다. 3.4 거푸집의 떼어내기 3.4.1 거푸집은 콘크리트 표면을 손상하거나 파손하지 않으며, 콘크리트 부재에 과재하중을 주지 않고 거푸집을 변형시키지 않는 방법으로 해체하여야 하며, 공기압력이나 기타 승인된 방법을 사용하여야 한다. 콘크리트에서 지렛대로 들어올려서는 안되며, 못은 평면에 맞추어 잘라내야 하고, 표면은 깨끗하고 흠이 없게 유지하여야 한다. 3.4.2 거푸집은 구조적인 조건에 따라서 적어도 다음 표 6-3-3-1, 6-3-3-2에 명시된 압축강도가 되기까지는 제자리에 두어야 한다.	

부재면의 종류	예	콘크리트의 압축강도 (kgf/cm ²)
두꺼운 부재의 연직 또는 연직에 가까운 면, 경사진 상면, 작은 아치의 외면	확대기초의 측면	35
얇은 부재의 연직 또는 연직에 가까운 면, 45°보다 급한 경사의 하면, 작은 아치의 내면	기둥, 벽, 보의 측면	50
교량, 건물 등의 슬래브 및 보, 45°보다 느린 경사면의 하면	슬래브, 보의 저면, 아치의 내면	설계압축강도의 90% 이상 도달할 때 또는 마지막 콘크리트 타설 후 21일 이후

부 재	콘크리트 압축강도 (fcu)	
	SI단위	CGS단위
얇은기초, 보 옆, 기둥, 벽 등의 측벽	5.0 MPa이상	50 kgf/cm ² 이상
슬래브 및 보의 밑면, 아치내면	설계기준강도×2/3 (f _{cu} ≥2/3f _{ck}) 다만, 14.0 MPa 이상	설계기준강도×2/3 (f _{cu} ≥2/3f _{ck}) 다만, 140 kgf/cm ² 이상

시멘트 종류 평균기온	조강포틀랜드 시멘트	보통포틀랜드시멘트, 고로슬래그시멘트(특급), 포틀랜드포졸란시멘트(A종), 플라이애시시멘트(A종)	고로슬래그시멘트, 포틀랜드포졸란시멘트(B종), 플라이애시시멘트(B종)
20℃이상	2일	4일	5일
20℃미만 10℃이상	3일	6일	8일

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
표 7-4 거푸집 제거시기 콘크리트 압축강도의 참고값	표 6-3-3-1 콘크리트의 압축강도를 시험할 경우 표 6-3-3-2 콘크리트의 압축강도를 시험하지 않을 경우 -기초, 보열, 기둥 및 벽의 측벽	• 콘크리트 표준시방서(2003) 제5장 거푸집 및 동바리 3.5.1 거푸집 및 동바리의 해체 항에 따라 거푸집 제거시 기의 압축강도를 수정
(4) 프리스트레스트 콘크리트 부재의 밑거푸집은 보가 받침에 의해 지지 되기 전에 떼어 내서는 안된다. (5) 갈아내기를 하여야 할 장식용 구조물의 수직면에 설치한 거푸집은 표면마무리 작업을 쉽게 하기 위하여 콘크리트에 손상을 입히지 않 을 만큼 경화하면 제거할 수 있다. (6) 조강시멘트를 사용한 경우 또는 강도 시험결과에 따라 하중에 견딜 만한 충분한 강도를 얻을 수 있는 경우에는 감독자의 확인을 받아 제거 시기를 단축할 수 있다.	3.4.3 프리스트레스트 콘크리트 부재의 밑거푸집은 보가 받침에 의해 지지되기 전 에 떼어 내서는 안된다. 3.4.4 갈아내기를 하여야 할 장식용 구조물의 수직면에 설치한 거푸집은 표면마무 리 작업을 쉽게 하기 위하여 콘크리트에 손상을 입히지 않을 만큼 경화하면 제거할 수 있다. 3.4.5 조강시멘트를 사용한 경우 또는 강도 시험결과에 따라 하중에 견딜만한 충 분한 강도를 얻을 수 있는 경우에는 감독자의 확인을 받아 제거 시기를 단 축할 수 있다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.3.4 마무리 작업 (1) 시공자는 거푸집을 제거한 즉시 거푸집 이음매에 생긴 돌출부를 제거하여야 하며 구멍이 있는 경우에는 구체에 사용했던 콘크리트와 같은 배합비의 모르타르로 메워야 한다. 이때 메움부위는 주변 콘크리트 색상과 일치하여야 한다. (2) 모르타르 주입대신 에폭시 그라우팅이나 모르타르에 에폭시 본드를 배합하여 사용할 경우에는 감독자의 확인을 받아야 한다. (3) 구조물의 강도에 영향을 미치거나 철근의 수명에 해를 끼칠만한 정도의 큰 구멍이 생겼으면, 영향권 내의 콘크리트를 제거하고 다시 시공하여야 한다. (4) 매끈하게 마무리를 할 수 없거나 수정이 불가능한 부분은 제거하여야 한다.	3.4.6 마무리 작업 (1) 계약상대자는 거푸집을 제거한 즉시 거푸집 이음매에 생긴 돌출부를 제거하여야 하며 구멍이 있는 경우에는 구체에 사용했던 콘크리트와 같은 배합비의 모르타르로 메워야 한다. 이때 메움부위는 주변 콘크리트 색상과 일치하여야 한다. (2) 모르타르 주입대신 에폭시 그라우팅이나 모르타르에 에폭시 본드를 배합하여 사용할 경우에는 감독자의 확인을 받아야 한다. (3) 구조물의 강도에 영향을 미치거나 철근의 수명에 해를 끼칠만한 정도의 큰 구멍이 생겼으면, 영향권 내의 콘크리트를 제거하고 다시 시공하여야 한다. (4) 매끈하게 마무리를 할 수 없거나 수정이 불가능한 부분은 제거하여야 한다. 3.5 거푸집 현장품질관리 3.5.1 콘크리트를 타설 전에 설치된 거푸집의 선과 수평, 매설된 삽입재와 블록아웃(block out) 등이 정확한지 점검하여야 한다. 매설된 배관과 도관이 장애물에 의하여 방해를 받고 있는지 확인하여야 한다. 콘크리트 부재의 치수와 위치가 적절하고 거푸집의 안정성이 확보되도록 교정 또는 조정하여야 한다. 3.5.2 콘크리트를 치는 동안, 거푸집작업 및 관련된 동바리에 변위가 발생하지 않도록 하며, 이음매를 통한 시멘트 모르타르의 유실을 방지하고, 완성된 구조물이 설계도면에 명시된 허용오차내에 있도록 보장하기 위하여 품질관리를 하여야 한다. 3.5.3 거푸집을 해체하는 동안, 구조물의 형태가 설계도면이나 감독자가 승인한 시공상세도와 일치하는지 확인하여야 한다. 3.6 이동의 검사 콘크리트를 치는 동안 거푸집의 이동을 검사하기 위하여 감독자가 승인한 추선, 자동표시기 및 측량기기 등의 기법을 사용하여 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.7 거푸집의 재사용 3.7.1 거푸집을 다시 사용할 때는 거푸집 표면을 청소하고 보수하여야 한다. 조각나고, 낡고, 갈라지거나 기타 손상을 입은 거푸집표면 재료는 다시 사용할 수 없으며 현장외로 반출하여야 한다. 새로이 거푸집작업을 할 때는 명시된 대로 거푸집 박리제를 다시 도포하여야 한다. 3.7.2 이음매는 어긋남이 없도록 정렬해서 고정시켜야 한다. 감독자의 승인을 받은 경우가 아니면, 노출된 콘크리트 표면에는 땀질한 거푸집을 사용해서는 안된다. 거푸집에 난 구멍과 결함을 땀질하기 위해서는 콘크리트에 얼룩을 주지 않는 재료와 방법을 사용하여야 한다. 3.8 동바리 조립 3.8.1 시공조건 확인 (1) 거푸집 지보공의 조립시에는 작업책임자를 선임하여야 한다. (2) 거푸집의 운반, 설치작업에 필요한 작업장 내 통로 및 비계가 충분한가를 확인하여야 한다. (3) 거푸집 지보공 및 거푸집을 조립할 때에는 조립도를 작성하고 당해 조립도에 의해 조립하여야 한다. (4) 거푸집 지보공은 다음 하중에 충분한 것을 사용하며, 지보공 기초의 지지력을 확인하여야 한다. (타설시 콘크리트 중량)+(철근 중량)+(가설물 중량)+(호퍼, 바켓, 가설물 중량)+(작업원 중량)+(1,500 N/m² (150 kgf/m²)) (5) 깔목의 사용, 콘크리트의 타설, 말뚝박기 등 지주의 침하를 방지하기 위한 조치를 하고 또 각부가 활동하지 않는 방법을 취하여야 한다. (6) 강재와 강재와의 접속부 및 교차부는 보울트, 클램프 등의 전용철물을 사용하여 단단히 연결하여야 한다. (7) 받침기둥은 수직으로 세우고 또한 아래 위층의 받침기둥은 될 수 있는 대로 같은 수직선 위에 세운다. (8) 개구부 상부에 지주를 설치하는 때에는 상부하중을 견딜 수 있는 견고한 받침대를 설치한다. (9) 지주의 고정 등 지주의 미끄럼을 방지하기 위한 조치를 한다. (10) 철선 사용은 피하여야 한다. (11) 지주의 이음은 맞댄이음 또는 장부이음으로 하고 동질의 재료를 사용한다. (12) 거푸집이 곡면을 이루고 있는 경우에는 버팀대의 부착 등 콘크리트를 칠 때 거푸집이 부상하지 않도록 조치를 취한다. (13) 작업장소에 관계자 이외의 출입을 금지하여야 한다. (14) 악천후시 작업을 중지한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.8.2 시공기준 (1) 목재동바리 ① 높이 2미터 이내마다 수평연결재를 설치하고, 수평연결재의 변위를 방지하여야 한다. ② 목재를 이어서 사용할 때에는 2본 이상의 덧댐목을 사용하여 그 상단을 보 또는 멍에에 고정시켜야 한다. ③ 철선 사용을 가급적 피하여야 한다. (2) 강관동바리(파이프 서포트 제외) ① 거푸집이 곡면일 경우에는 버팀대의 부착등 당해 거푸집의 변형을 방지하기 위한 조치를 하여야 한다. ② 지주의 침하를 방지하고 상·하부가 활동하지 않도록 견고하게 하여야 한다. ③ 강재와 강재와의 접속부 및 교차부는 볼트, 클램프 등의 철물로 견고하게 연결하여야 한다. ④ 강관 지주는 3분이상 이어서 사용하지 않도록 하며, 높이 2미터이내마다 수평 연결재를 2개 방향으로 설치하고 수평연결재의 변위가 일어나지 않도록 이음 부분은 견고하게 연결하여 좌굴을 방지하여야 한다. ⑤ 지주 하부의 받침판 또는 받침목은 2단 이상 삽입하지 않도록 하고 작업인원의 보행에 지장이 없으며, 이탈되지 않도록 고정시켜야 한다. (3) 파이프 서포트 ① 파이프 서포트는 단독 버팀대이므로 편심 등에 주의하여 연결재를 사용하여 충분히 그 변위를 억제한다. ② 파이프 서포트는 일반적으로 하중이 작은 경우에 사용된다. ③ 파이프 서포트 버팀대의 조립상 주의점은 다음과 같다. 가. 파이프 서포트로 받는 하중 강도에 맞추어 서포트를 배치하고, 편심을 받지 않도록 한다. 재하 하중이 경사져 있는 경우는 특히 이음 및 브레이싱을 보강한다. 나. 브레이싱은 이음과 같은 면 내에서 양단 및 4 스펠마다 설치한다. 브레이싱의 양단은 서포트 각부 및 정부의 가장자리에 가까운 부분에서 긴결한다. 긴결하는데 어닐링(annealing) 와이어를 사용해서는 안된다. 다. 이음의 양단의 수평력을 갖도록 콘크리트 벽이 있을 때는 이음을 콘크리트벽에 맞붙여 조립하고, 브레이싱을 생략해도 된다. 라. 세워 넣는 서포트의 상부는 완전히 고정시켜야 한다. 서포트 위의 고정은 나사 2개를 박아 넣어 받침 판과 멍에를 고정한다. 마. 삽입 핀은 반드시 정규의 것을 사용하고, 그 곳에 있는 환강을 사용해서는 안된다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(4) 강관틀동바리 ① 숙련된 작업자가 조립한다. ② 강관틀과 강관틀 사이에 교차가새를 설치한다. ③ 최상층 및 5개층 이내마다 거푸집 지보공의 측면과 틀면의 방향 및 교차가 새의 방향에서 5개틀 이내마다 수평연결재를 설치하고 수평 연결재의 변위를 방지한다. ④ 최상층 및 5개층 이내마다 또는 거푸집 지보공의 틀면의 방향에서 양단 및 5개틀 이내마다의 장소에 교차가새의 방향으로 띠장틀을 설치한다. ⑤ 높이 2m 이내마다 수평연결재를 직각 2개 방향으로 설치하고 수평 연결재의 변위를 방지한다. ⑥ 조립작업 전에 부재의 흠이나 변형, 부재의 조인트부, 가새 교차부의 체결 철물상태를 점검한다. ⑦ 바닥과 접하는 다리부분은 잭베이스를 이용하고 깔판, 깔목 등에 견고하게 고정시킨다. ⑧ 첫단을 조립한 후에는 반드시 수준기로 높이의 수평상태를 확인하고 잭베이스로 수평을 조절한 후 다음 작업에 들어간다. ⑨ 틀조의 최상부 및 중간부분의 필요한 곳에 발판을 설치한다. ⑩ 틀비계를 지주로 사용한 경우에는 상단의 강재에 단관을 부착시켜 이것을 보 또는 작은 보에 고정시켜야 한다. (5) 조립강기둥 ① 보 또는 멍에를 상단에 올려놓을 때에는 상단에 강재의 단관을 붙여 이것을 보 또는 멍에에 고정시킨다. ② 높이 4m를 초과할 때에는 높이 4m 이내마다 수평연결재를 2개 방향으로 설치하고 수평연결재의 변위를 방지한다. ③ 부재의 조인트부를 확실하게 연결한다. ④ 무거운 하중을 받는 경우가 많으므로 설치시 각부가 침하되지 않도록 콘크리트 위나 또는 견고한 지반 위에 세운다. ⑤ 세운 후 다리부분이 부상하지 않도록 잘 조절한다. ⑥ 버팀대 특히 잭에 편심하중, 수평하중이 작용하지 않도록 한다. ⑦ 이음은 기둥의 이음마다 직각 두 방향으로 취해 고정한다. ⑧ 동바리 보, 받침 보 및 버팀대는 서로 유효하게 연결하여 동바리 보를 전장에 걸쳐 연속물로 하고, 그 양단을 교대, 교각에 맞붙여 조립한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(6) 강재보 지주 ① 보의 양단을 지지물에 고정시켜 보의 미끄러짐 및 탈락을 방지한다. ② 보와 보사이에 수평연결재를 설치함으로써 보가 옆으로 넘어지는 것을 방지한다. ③ 조립전에 파손, 변형등의 유무를 점검하여 불량품을 점검한다. ④ 강재보는 설치하기 전에 미리 조립하여 지간을 결정한 후 소정의 높이에서 조립도에 의하여 조립한다. ⑤ 강재보는 상당한 중량이므로 취급시 주의한다. ⑥ 강재보의 지주에는 큰 하중이 작용하므로 지주 다리부분의 침하에 주의한다. ⑦ 강재보는 정해진 지점 이외의 곳을 지점으로 이용해서는 안된다. ⑧ 조립 후에는 책임자의 입회아래 세밀하게 점검한다. ⑨ 거더는 그 상면에 직접 거푸집을 깔아도 된다. 다만 작업하중을 고려하고 자중에 견딜 수 있도록 한다. ⑩ 버팀대의 상하에 설치하는 받침형은 집중 하중에 대해서 보강재를 장치하고, 국부좌굴이 생기지 않도록 한다. ⑪ 버팀대군의 안전을 확보하기 위해 이음재는 철거 후는 스크랩 처리 되는 것이 많으므로 긴결 방법을 고려하여 둘 필요가 있다. ⑫ 버팀대가 높은 경우는 복수의 절단재를 커버 플레이트로 연결하여 1개의 버팀대로 하지만, 이음부에 휨을 일으키는 것이 있다. 그 경우는 라이너(liner)를 삽입하여 기둥의 수직성을 확보한다. ⑬ 버팀재에 잭을 사용하는 경우가 있지만, 잭부는 구조상 약점이 되므로 높이 조정에만 사용한다. 3.9 비계 바닥면에서 높이 2m이상 고소작업을 위하여 작업발판 및 작업통로를 확보하여 작업 및 통행 그리고 자재운반과 시공재료의 일부를 일시적으로 적치할수 있도록 조립하는 가설구조물 즉 비계를 설치하여야 하며 비계의 설치계획에는 구조물의 종류, 구조, 높이, 규모, 공사내용, 구조물 주변의 상황등의 조건에 가장 적합한 비계를 선정하여야 한다. 3.9.1 시공조건 확인 (1) 비계의 조립 전의 부재점검 ① 재료의 규격을 표시에 의해 확인한다. 가. 노동부 규격 대상품에 관해서는 인정 합격 마크의 유무 나. 부재의 용도별 구분 확인 ② 보수가 자주 필요한 부품에 관해서는 정비, 수리등이 적정하게 행해지는 것을 나타내는 「재사용가」의 표시를 확인한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	③ 재료에 녹, 변형 또는 손상 등에 의한 열화 등의 결점 유무를 확인한다. (2) 비계조립후의 점검 ① 점검항목 가. 바닥재의 손상, 설치 및 지지상태 나. 기둥, 띠장, 장선등의 연결부, 접속부 및 장치부의 완화 상태 다. 연결부 및 연결철물의 손상 및 부식 상태 라. 난간 등의 이탈 및 탈락 유무 마. 각부의 침하 및 미끄러짐 상태 바. 가새, 버팀목, 벽연결 등의 보강재의 설치상태 및 떼내는 것의 유무 사. 기둥, 띠장 및 장선의 손상 유무 아. 내민보와 매다는 빔줄과의 설치부 상태 및 매다는 장치의 브레이크 기능 자. 비계 지지부의 침하 및 지지력 확보 상태 ② 점검시기마다의 유의점 가. 조립 종료후 비계 전체를 조립도대로 조립되어 있는지 점검한다. 나. 강풍 주의보 등이 발령된 경우는 즉각 벽연결이나 버팀목 등의 상황을 점검하고, 필요에 따라 비계의 경사·무너짐이나 재료의 흠여짐을 방지하는 조치를 한다. 다. 시트, 수직 망 프레임등이 비계에 설치되어 있는 경우는 빼든지, 또는 강풍에 의한 풍하중에 대해 안전한 보강을 한다. 라. 벽연결이나 비계의 구성부재가 소정의 위치에 확실하게 설치되어 있는지를 확인하고, 필요에 따라 버팀목 등을 만든다. 마. 비계판 등 날리기 쉬운 것은 확실하게 연결하든지, 빼어서 지상에 내린다. ③ 약천후나 지진후 가. 비계위에 물건이 떨어져 있지 않은지를 확인한다. 나. 비계에 전선 등이 걸려 있지 않는지를 확인한다. 다. 비계발판이 날리거나, 어긋나 있지 않은지를 확인한다. 라. 기둥이 미끄러져 있지 않은지, 미끄러질 우려가 없는지를 확인한다. 마. 벽연결의 연결철물이나 클램프 등의 이완, 어긋남이 없는지를 확인한다. (3) 작업 개시전 비계에서의 작업을 개시하기 전에, 작업 책임자는 점검표를 사용해 점검하고, 불량 혹은 이상을 인정했을 때는 즉각 보수한다. 단 매다는 비계에 있어서는, 그 날의 작업 개시전에 점검을 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(4) 일부 해체 또는 변경후 작업 종료후 조속히 원래상태로 돌려놓는다. 복원할 수 없는 경우는 보강한다. (5) 해체시 주의사항 ① 해체작업은 원칙적으로 2인 이상의 공동 작업으로 한다. ② 추락 위험이 있는 장소에서는 반드시 안전대를 사용하도록 한다. ③ 해체자재는 손으로 건네서 매다는 밧줄, 매다는 자루를 사용해 내리며, 던져서 내리는 것은 금지한다. ④ 벽연결, 가새는 가능한 한 나중에 떼낸다. 필요에 따라서는 임시가새, 버팀목 등을 만들어 해체를 진행시킨다. ⑤ 해체를 하기 전에 비계의 벽연결, 바닥 부착 띠장들의 걸쳐진 상태에 대해서 확실히 하고, 정상적인 상태가 아닌 때에는 해체 순서를 검토, 변경하고, 그 결과를 전 작업원에게 철저히 숙시켜야 한다. ⑥ 주틀의 조인트는 녹, 먼지 등으로 잘 안 빠지는 경우가 많고, 뽑는 순간에 몸의 안정을 잃는 경우가 있기 때문에 주의한다. ⑦ 바닥 떨어진 띠장들의 손잡이 철물 부분이 작업복이나 장갑 등에 걸리기 쉬우므로 취급에 주의한다. ⑧ 해체자재를 비계 위에 고정시켜 놓아두면 편하중이 되어 무너질 우려가 있기 때문에 주의한다. ⑨ 작업장 바닥 위를 재료 적치장으로 사용하지 않는다. ⑩ 작업장 바닥 위에서 사다리등을 사용하여 작업하여서는 안된다. ⑪ 낙하 방지 철망이나 네트는 품질 표시가 없는 것이나 인체 또는 인체 등의 낙하물체에 의해 충격 받는 것을 사용하여서는 안된다 ⑫ 벽연결을 교체할 때에 특히 주의하여야 할 것은 떼어낸 개소는 반드시 그 부근에 설치한 후 다음의 교체를 행하고 동시에 많은 벽연결을 해체하지 말아야 하며, 특히 세로 방향으로 동시에 해체하지 않도록 주의하여야 한다. 3.9.2 단관비계 단관비계는 1층째가 조립의 기본이 되기 때문에, 기둥의 수직 정밀도를 확보하고, 띠장, 장선의 장치를 확실하게 한다. (1) 기둥을 구부러진 채로 세우면 윗층에서 수정하는 일이 곤란해지기 때문에, 수직도에는 충분히 주의한다. (2) 기둥을 세우면 필요에 따라 임시지주(버팀목 등)를 설치하고, 기둥의 안정을 꾀한다. (3) 클램프는 소정의 조임 토크 35 N·m (350 kgf·cm)로 균일하게 연결한다. 조임토크 350 kgf·cm 란, 팔 길이 30 cm 의 라쳇 스패너를 사용하는 경우로, 12 kgf정도의 힘으로 조인다. (4) 지상에서 첫 번째 띠장은 2 m 이하에 설치한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	(5) 장선은 띠장보다 5cm이상 밀어 내어 장치한다. (6) 기울어짐을 방지하기 위해 비계를 수층 쌓아 올린 시점에서, 임시가새 또는 큰 가새를 장치한다. (7) 가새는 벽연결과와의 관계로 설치가 부적합하게 되기 때문에 먼저 장치한다. (8) 벽연결의 설치 위치는 기둥과 띠장과의 교차 부근의 건물 대지로 한다. (9) 벽연결은 소정의 간격 이외에도 비계의 최상층 및 측끝에도 장치한다. (10) 구체 콘크리트를 타설하기까지는 통상 비계의 최상부에 벽연결을 조립하는 것이 어려우므로, 비계의 붕괴를 방지하기 위한 조치가 필요하다. (11) 작업바닥용으로 설치하는 비계발판의 빈틈은 3 cm 이하로 하고, 장선에 번선(annealing wire)등의 소정의 것(통상적으로는 Φ3.2 mm, 4.0 mm 의 철사)으로 확실하게 연결한다. (12) 비계발판 단부의 돌출길이는 10 cm 이상 20 cm 이하로 한다. (13) 비계발판을 직사각형 방향으로 겹치는 경우는 지점 위에서 겹치고, 그 겹친 부분의 길이는 20 cm 이상으로하여, 반드시 연결한다. (14) 각면 코너부의 주틀은 전,후측 모두 2층마다 비계용 강판과 연결 철물(클램프)로 연결하고, 코너부는 비계발판을 깔아 나열한다. 3.9.3 틀비계 틀비계를 조립하는 경우는 규정대로 부재를 확실하게 설치함과 동시에 최하단은 수평, 수직이 되도록 정확하게 설치하고, 상부 틀에 영향이 없도록 한다. 또 최대 적재 하중을 정해 작업원에게 주지시킨다. (1) 주틀 주틀을 쌓아 올릴 때마다 각주 조인트부의 이탈방지를 확실하게 행한다. (2) 바닥 부착 띠장틀 ① 바닥 부착 띠장틀을 잡는 철물은 빠지지 않도록 완전히 잠근다. ② 바닥 부착 띠장틀은 2장 깔개를 나열하는 경우 가능한 한 빈틈이 없도록 한다. (3) 교차가새는 주틀을 1단 늘릴 때마다 양측에 넣는다. (4) 벽연결 ① 벽연결은 벽면에 가능한 한 직각으로 장치한다. 만일, 구조물의 구조 등으로 직각으로 설치하기 어려운 경우에는 주틀 사이에 비계용 강판을 놓고, 이것에 벽연결을 장치한다. ② 벽연결은 소정의 간격으로 장치하는 이외에, 공사중인 구조물 등의 최상부에서 반드시 취한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	③ 벽연결용 앵커를 콘크리트에 메울 때는 전용인 것을 사용한다. 또한, 다음앵커의 경우, 앵커 시공의 질이 뽑아내는 강도에 영향을 주기 때문에 그 시공에는 충분히 주의한다. ④ 주철의 다리기둥에 벽연결을 조립하는 경우는 가능한 한 각주와 횡지주의 교점 부근에 한다. (5) 난간 각층의 양끝쪽 및 작업바닥의 개구부에는 강관 혹은 전용부재를 사용하여 난간을 장치한다. (6) 가새를 떼어내야 하는 경우의 주의사항 가새를 빼는 것은 구조상 약점이 되기 때문에 보강이 필요하고, 또 추락 방지 임무를 가지고 있으므로, 거기에 대신하는 추락 방호 조치를 할 필요가 있다. 가새는 주철의 면외좌굴을 방지하기 위한 부재이다. 따라서 작업바닥이나 어쩔 수 없이 구조물측의 작은 부분의 가새를 떼어내는 경우는 다음의 점에 유의하여야 한다. ① 교차가새가 없는 주철의 강도는 양면에 교차가새를 장치한 비계에 비해 표준틀에서 약 30%, 간이 틀에서 약 10%정도가 감소하므로, 앵커 강도가 부족한 경우에는 단관 등으로 보강한다. ② 가새를 빼는 장소는 난간 등의 추락 방호 조치를 한다. ③ 벽연결이 설치되어 있는 층은 떼내지 말 것 ④ 반드시 각 층, 각 스펠마다 폭 가득히 띠장틀 또는 바닥 부착 띠장틀을 설치해 둔다. ⑤ 작업 종료후 조속히 복원시켜 놓는다. 또한 복원할 수 없는 경우 사재 등에 의해 보강한다. 3.9.4 달비계 앵커 볼트가 조립도대로 배치되어 있는지를 확인한다. 또, 콘크리트 구체에 장치하는 경우에는 콘크리트가 소정의 강도로 되어 있는 것을 확인하고, 파괴, 탈락이 없도록 하는 것이 중요하다. (1) 설치볼트를 확실하게 단단히 죄고, 브래킷은 수평이 되도록 설치한다. (2) 명에에 H강, 경량 지지보(페코빔 등)등을 사용하는 경우는 용접 또는 볼트로 조인다. 또 H강인 경우의 이음매 위치는 브래킷 위를 원칙으로 하지만, 어쩔 수 없이 중간에 잇는 경우에는 강재판을 사용해 소정의 볼트로 단단히 쥘다. (3) 장선을 비계의 기둥 위치에 맞춰 배치한다. (4) 장선(경량 지지보를 사용하였을 때는 보)의 표면에는 비계말판 등을 전면에 깔아 놓고, 비계 다리부의 베이스 철물을 못으로 고정한다. (5) 브래킷의 끝은 만일을 위해 구체에 와이어 등으로 붙이는 것이 좋다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(6) 콘크리트 구체에 브래킷을 장치하는 경우는 앵커 볼트와 콘크리트의 부착력을 체크하고, 하중에 대한 안전성을 확인한다. 부착력은 콘크리트의 압축 강도로 추정하지만 압축 강도는 테스트 피스의 압축 강도 시험 혹은 슈미트 해머에 의한 비파괴 시험 등의 방법으로 구한다. (7) 브래킷이나 장선을 장치하기 위한 비계가 필요해지는 경우가 있기 때문에, 그 준비를 배려한다. (8) 조립 및 작업에 있어서는 다음 사항을 준수하여야 한다. ① 안전담당자의 지휘하에 작업을 진행하여야 한다. ② 와이어로우프 및 강선의 안전계수는 10%이상이어야 한다. ③ 와이어로우프의 일단은 권양기에 확실히 감겨져 있어야 하고 제동 장치를 설치하여야 한다. ④ 승강하는 경우 작업대는 수평을 유지하도록 하여야 한다. ⑤ 제한하중 이상의 작업원이 타지 않도록 하여야 한다. ⑥ 작업발판은 0.2 m 이상의 폭이어야 하며, 움직이지 않게 고정하여야 한다. ⑦ 발판위 약 100 mm 위까지 낙하물 방지조치를 하여야 한다. ⑧ 난간을 표준안전난간을 설치하여야 하며, 움직이지 않게 고정하여야 한다. ⑨ 작업성질상 표준안전난간을 설치하는 것이 곤란하거나 임시로 표준 안전난간을 해체하여야 하는 경우에는 방치망을 치거나 안전대를 착용하여야 한다. ⑩ 안전모를 착용하고 구명줄을 휴대한다. ⑪ 달비계를 위에서는 각립사다리 등을 사용해서는 안된다. ⑫ 난간밖에서 작업하지 않도록 하여야 한다. ⑬ 급작스런 행동으로 인한 비계의 동요, 전도 등을 방지하여야 한다. 3.9.5 말비계 및 매다는비계 (1) 말비계 (안장비계, 각주비계) ① 사다리의 각부는 수평하게 놓아 상부가 한쪽으로 기울지 않게 한다. ② 각부에는 미끄럼 방지장치를 하여야 하며, 제일상단에 올라서서 작업하지 않도록 한다. (2) 매다는 비계 작업 장소의 요소에는 버팀선을 설치하고, 작업자의 이동 및 작업 중의 안전을 꾀한다. 또 최대 적재 하중을 정해 작업원에게 주지시킨다. 매다는 선반 비계의 조립 순서는, 체인의 배치→거더의 설치→장선의 설치→비계발판의 배치 순서로 된다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	① 체인의 수는 사전에 각 보마다 그 필요수를 배치한다. ② 거더의 바깥부예의 돌출은 1m정도로 하고, 돌출한 끝은 정돈한다. ③ 장선은 거더로 연결철물식 또는 번선(annealing wire)으로 연결한다. 연결작업은 신체가 불안정해지기 쉬워 위험하기 때문에 발디디는 곳에 주의하고, 안전띠를 최대한으로 사용하여 행한다. ④ 거더 또는 장선을 연장하기 위한 조인트는 겹쳐서 연결하고, 연결클램프 또는 열처리된 철사로 3군데 이상 결속한다. ⑤ 거더의 조인트 부분에서의 장선의 결속은 피한다. 해체시에 잘못해서 열 처리된 철선을 절단하는 일이 있으므로 주의한다. ⑥ 비계재의 연결, 때냄, 이동 등의 작업에는 폭 20cm이상의 비계발판을 만들고, 작업원에게 안전대를 사용하게 한다. ⑦ 재료, 기구·공구 등을 올리고 내릴 때는 매다는 밧줄, 매다는 자루 등을 사용한다. ⑧ 조립 후 처짐이나 흔들림의 상태를 확인하고, 필요에 따라 체인, 번선(annealing wire), 와이어 로프 등으로 보강한다. 3.9.6 경사로 (1) 건설공사중이거나 폭풍, 진동 등 외력에 대하여 안전하도록 설계되어야 하며, 작업원 이동시 추락, 전도, 미끄러짐 등의 재해를 예방할 수 있는 대책이 강구되어야 한다. 또한 상부로부터의 낙하물에 의한 위험요소를 제거하여야 하고, 경사를 완만하게 하여 작업자가 오르내리기에 편리한 구조이어야 한다. (2) 경사로를 설치, 사용함에 있어서 아래 사항을 준수하여야 한다. ① 경사로는 항상 정비하고 안전통로를 확보하여야 한다. ② 비탈면의 경사각은 30도 이내로 하며, 미끄럼막이 간격은 최소 300 mm 이상으로 한다. ③ 경사로의 폭은 최소 900 mm 이상이어야 한다. ④ 높이 7m 이내마다 계단참을 설치하여야 한다. ⑤ 추락방지용 표준안전난간을 설치하여야 한다. ⑥ 목재는 미송, 육송 또는 동등 이상의 재질을 가진 것이어야 한다. ⑦ 경사로 지지기둥은 3m 이내마다 설치하여야 한다. ⑧ 발판은 폭 400 mm 이상으로 하고, 간격은 30 mm 이내로 설치하여야 한다. ⑨ 발판이 이탈하거나 한쪽끝을 뺏으면 다른 쪽이 들리지 않게 장선에 연결하여야 한다. ⑩ 결속용 못이나 철선이 발에 걸리지 않도록 한다. ⑪ 발판은 3개 이상의 장선에 지지되어야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.9.7 통로발판 (1) 외벽 마무리작업, 재료의 운반, 단시간 작업시의 재료 치장 등에 이용되는 작업장비로서 중하중용과 경하중용으로 구분 설계하여야 한다. 특히 작업자의 추락, 재료와 공구의 낙하에 대체할 수 있는 안전 조치를 취하여야 한다. (2) 통로발판을 설치 사용함에 있어서 아래 사항을 준수하여야 한다. ① 근로자가 작업 또는 이동하기에 충분한 넓이가 확보되어야 한다. ② 추락의 위험이 있는 곳에는 표준안전난간이나 철책을 설치하여야 한다. ③ 발판을 겹쳐 이을 때는 장선 위에서 이음을 하고, 겹침길이는 200 mm 이상으로 하여야 한다. ④ 발판 1개에 지지물은 2개 이상이어야 한다. ⑤ 작업판은 파손되기 쉬운 벽돌, 배수관 등으로 영성하게 지지되어서는 안된다. ⑥ 작업판의 최대폭은 1.6 m 이내이어야 한다. ⑦ 작업판 위에는 돌출된 못, 웅이, 철선 등이 없어야 한다. ⑧ 비계발판의 구조에 따라 최대 적재하중을 정하고 이를 초과하지 못하도록 하여야 한다. 3.9.8 사다리 (1) 높은 곳에서의 작업이나 물품의 운반 및 통로의 수단으로 비계를 설치하기 곤란한 곳이나 작업이 간단한 곳, 또는 실내에서의 작업에 편리하게 사용하기 위한 것으로 견고하고 안전하게 설계되어야 한다. (2) 고정사다리는 90°의 수직이 가장 적합하며 경사를 둘 필요가 있을 경우에도 수직면으로부터 15°를 초과해서는 안된다. 옥외용 사다리나 높이 9 m를 초과하는 사다리는 철재를 원칙으로 하며, 높이 9 m마다 계단참을 두어야 하고 사다리 전면의 사방 0.75 m 이내에는 장애물이 없어야 한다. (3) 이동사다리는 다음 사항을 준수하여야 한다. ① 길이가 6 m를 초과해서는 안된다. ② 다리의 벌림은 벽 높이의 1/4 정도가 적당하다. ③ 다리부분에는 미끄럼 방지장치를 하여야 한다. ④ 벽면 상부로부터 최소한 1 m 이상의 연장 길이가 있어야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(4) 특수사다리 ① 기계사다리 기계사다리는 길이를 기계적으로 연장시킬 수 있는 것으로서 다음과 같은 안전조치를 갖추어야 한다. 가. 추락방지용 보호손잡이 및 발판이 구비되어야 한다. 나. 작업자는 안전대를 착용하여야 한다. 다. 사다리가 움직이는 동안에는 작업자가 움직이지 않도록 사전에 충분한 교육을 시켜야 한다. ② 연장사다리 연장사다리는 도르래와 당김줄에 의하여 임의길이를 연장 또는 축소시킬 수 있는 특수한 사다리로 그에 대한 준수사항은 다음과 같다. 가. 총길이가 15 m를 초과하여서는 안된다. 나. 사다리의 길이를 고정시킬 수 있는 잠금쇠와 브래킷(bracket)을 구비하여야 한다. 다. 도르래 및 로우프는 충분한 강도를 가진 것이어야 한다. (5) 사다리 작업안전을 위해서는 다음 사항을 준수하여야 한다. ① 안전하게 수리될 수 없는 사다리는 작업장 외로 반출시켜야 한다. ② 사다리는 작업장에서 위로 1m는 연장되어 있어야 한다. ③ 상부 또는 하부가 움직일 염려가 있을 때에는 작업자 이외의 감시자가 있어야 한다. ④ 부서지기 쉬운 벽돌 등을 받침대로 사용하여서는 안된다. ⑤ 작업자는 복장을 단정히 하여야 하며, 미끄러운 장화나 신발을 신어서는 안된다. ⑥ 지나치게 부피가 크거나 무거운 짐을 운반하는 것은 피하여야 한다. ⑦ 출입문 부근에 사다리를 설치할 경우에는 반드시 감시자가 있어야 한다. ⑧ 금속사다리를 전기가 있는 곳에서 사용하지 않는다. ⑨ 사다리를 다리처럼 걸쳐서 사용하여서는 안된다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.4 흙막이공	6-3-4 흙막이공 1. 일반사항 1.1 적용범위 교량 기초나 지하구조물에 대한 터파기를 안전하게 시공하기 위하여 설치하는 흙막이공법중 H형강과 목재 토류판을 사용한 흙막이공사의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-2 공사관리 1.2.2 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.3 총칙편 3. 자재관리 1.2.4 총칙편 4. 품질관리 1.2.5 3-3 구조물 및 지장물 제거 1.2.6 3-7 구조물 기초터파기, 되메우기 및 뒷채움 1.2.7 6-1 교량공사 일반 1.2.8 6-2-1 얇은기초 1.2.9 6-2-2 기성말뚝 1.2.10 6-4-1 일반 콘크리트 1.2.11 6-4-10 모르타르 및 그라우터 1.3 참고규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS B 0885 용접기술검정에 있어서의 시험방법 및 판정기준 KS D 0272 용접부의 방사선 투과시험을 위한 시험방법 및 판정기준 KS D 3503 일반구조용 압연강재 KS F 4604 열간 압연강 널 말뚝 KS D 7002 PC 강선 및 PC 강연선 1.3.2 관련시방서 및 기준, (1) 구조물기초설계기준(건교부, 1997) (2) 건설공사 시공과 관련한 지하매설물 안전관리 요령(건교부, 1995.5) 1.3.3 관련법규 (1) 건설기술관리법 제24조 (2) 건설기술관리법 시행규칙 제15조 2 (3) 도로법(도로점용규칙)	• 흙막이공에 대한 시방내용을 보완하여 소공종 절을 추가

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	1.4 제출물 1.4.1 현장동원 및 철수계획서 계약상대자는 장비 및 인력의 현장동원 및 철수를 위한 계획서를 총칙편 2-2절 의 해당사항에 따라 작성하여야 한다. 1.4.2 검사 및 시험계획서 계약상대자는 공사착수전에 검사 및 시험계획서를 총칙편 4-1절 의 해당사항에 따라 작성하여야 한다. 1.4.3 시공상세도면 시공상세도면은 총칙편 2-4절 1.4에 따라 다음사항을 추가하여 작성하여야 한다. (1) 가설 구조물도 (2) 구조 계산서 (3) 세부 상세도 (4) 시공 순서도 1.4.4 대안제출 계약상대자는 설계도서에 의한 시공이 곤란할 때는 대안을 세워야 한다. 1.5 지반조사 1.5.1 계약상대자는 구조물 시공에 필요한 경우 감독자의 승인을 받은 후 지반조사를 실시하여야 한다. 1.6 기존 구조물의 근접시공 이 시방서 6-1절 3.3의 해당사항에 따른다. 1.7 타공정과의 협력작업 계약상대자는 흙막이 공사 구간에 인접한 관로작업, 구조물설치작업, 도로작업 및 부대시설물설치작업 등과 흙막이 작업이 서로 지장이 되지 않도록 공사 착수전에 조정하여야 한다.	

종별	시험종목	시험방법	시험빈도
PC 강선 및 PC 강연선	KS D 7002에 규정된 시험종목	KS D 7002	제조회사별

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.4.1 시공일반 (1) 시공자는 시공에 앞서 설계도서 및 현장의 각종 상황(매설물, 가공물, 도로구조물, 연도건물, 지반, 노면교통 등)을 고려한 흠막이벽 시공계획서를 작성하여 감독자의 확인을 받아야 한다. (2) 시공계획서는 상세한 위치, 사용기계, 공정, 지장물 처리 방법 등을 기재하여야 한다. (3) 설계도서에 의한 시공이 곤란할 경우에는 해당 부분의 시공상세도 및 구조계산서를 제출하여 감독자의 확인을 받아야 한다. ① 지하수 조사 굴착전 지하수의 위치를 재조사하여야 한다.	2. 재료 2.1 재료 2.1.1 강널말뚝재료는 KS F 4604 또는 동등 이상의 제품이어야 한다. 2.1.2 엄지말뚝 및 버팀보에 사용되는H-PILE은 KS D 3503 또는 동등 이상의 제품이어야 한다. 2.1.3 앵커로 사용되는PC 강선 및 PC 강연선은 KS D 7002 또는 동등 이상의 제품이어야 한다. 2.1.4 토류관 (1) 토류관의 두께는 소요강도 이상의 것을 사용하여야 한다. (2) 휘어진 것과 비틀어진 것 및 웅이 등의 흠집이 없는 양질의 것을 사용하여야 한다. 2.1.5 콘크리트는 이 시방서 6-4-1절의 해당사항에 따른다. 2.1.6 그라우트제는 이 시방서 6-4-10절의 해당사항에 따른다. 2.2 장비 2.2.1 천공장비는 이 시방서 6-2-2절에 적합하여야 한다. 2.3 자재 품질관리 2.3.1 시험 표 6-3-4-1 PC 강선 시험 3. 시 공 3.1 시공준비 3.1.1 사전조사 및 준비검사 (1) 계약상대자는 시공에 앞서 설계도서 및 현장의 각종 상황(매설물, 가공물, 도로구조물, 연도건물, 지반, 노면교통 등)을 고려한 흠막이벽 시공계획서를 작성하여 감독자의 확인을 받아야 한다. (2) 설계시 주변현황을 충분히 반영했는지라도 굴착시기가 현저히 늦어져 굴착작업시 주변 여건이 변경된 경우는 이를 충분히 반영하여 재설계를 실시하고 감독자의 승인을 득한 후 굴착작업에 임하여야 한다.(굴착 설계도서 납품일에서 6개월 이상 경과시 필히 주변상황 재검토)	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
② 주위 건물 및 기타 시설물의 조사 굴착 전에 주위 건물과 지상 위에 설치된 시설물에 대해 철저히 조사하여 균열상태, 균열의 크기, 시설물의 상태, 시설물의 안전도 등 굴착 전의 상태를 정확히 기록하고 굴착 후, 변동사항을 비교할 수 있도록 기록대장을 작성하여 보존하여야 한다. ③ 지하수 차수대책 굴착작업시 지하수에 대한 차수공법이 필요하다고 판단될 경우 감독자의 승인하에 차수공법을 시공하고 부분적인 누수가 발생할 경우에는 보완계획서를 감독자에게 제출하여 확인을 받아 조속히 보완공사를 실시하여야 한다. ④ 흙막이 공사에 따른 배수 대책 흙막이 공사완료후 구조물 공사중에 발생할 수 있는 구조물 떠오름에 대해 관찰하고, 시설물 주위의 완벽한 배수시설로 지하수 또는 지표수가 흙막이 공사장 내부로 유입되지 않도록 하여야 한다.	(3) 시공계획서는 상세한 위치, 사용기계, 공정, 지장물 처리 방법 등을 기재하여야 한다. (4) 설계도서에 의한 시공이 곤란할 경우에는 해당 부분의 시공상세도 및 구조계산서를 제출하여 감독자의 확인을 받아야 한다. (5) 시공기계가 작업중에 기울어질 위험이 있는 지점에서는 미리 확실한 동바리를 만드는 등 시공기계가 설치될 지면을 개량하여야 한다. 3.1.2 지하수 조사 굴착전 지하수의 위치를 재조사하여야 한다. 3.1.3 주위 건물 및 기타 시설물의 조사 (1) 굴착 전에 주위 건물과 지상 위에 설치된 시설물에 대해 철저히 조사하여 균열상태, 균열의 크기, 시설물의 상태, 시설물의 안전도 등 굴착 전의 상태를 정확히 기록하고 굴착 후, 변동사항을 비교할 수 있도록 기록대장을 작성하여 감독자의 승인을 득한 후 보존하여야 한다. (2) 흙막이공사 주변의 건물에 피해가 예상되면 주변건물의 기초와 건물 밑의 지질을 조사하여 안전여부를 검토하고 흙막이 공사로 인한 지반의 이완이 우려되고 지하수위의 저하로 지반침하가 우려되면 그라우팅공법 등 적절한 공법으로 건물의 균열이나 침하가 일어나지 않도록 보강조치를 하여야 한다. 3.1.4 지하수 차수대책 굴착작업시 지하수에 대한 차수공법이 필요하다고 판단될 경우 감독자의 승인하에 차수공법을 시공하고 부분적인 누수가 발생할 경우에는 보완계획서를 감독자에게 제출하여 확인을 받아 조속히 보완공사를 실시하여야 한다. 3.1.5 흙막이 공사에 따른 배수 대책 흙막이 공사완료후 구조물 공사중에 발생할 수 있는 구조물 떠오름에 대해 관찰하고, 시설물 주위의 완벽한 배수시설로 지하수 또는 지표수가 흙막이 공사장 내부로 유입되지 않도록 하여야 한다. 3.1.6 기존 지중설비 처리 (1) 흙막이 시공을 실시하기 전에 모든 지중설비의 위치와 깊이(바닥표고)를 현장에서 확인하고, 설비에 손상이 가지 않도록 그 주변지역에서는 주의해서 굴착하여야 한다. (2) 흙막이 시공을 진행하면서 발견된 버려진 하수도, 배관 및 기타 설비는 제거하고, 단부는 봉합하여야 한다. (3) 설계도서에 명시되지 않는 사용중인 설비가 발견되면 즉시 감독자와 설비관리자에게 보고하여야 하며, 감독자와 설비관리자가 설비의 보수 이설 또는 제거에 필요한 대책을 판단할 수 있도록 현장에 접근하는 것을 허용하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.4.2 교통처리 계획 시공자는 공사 착수 전에 토류벽 공사에 의한 공사구간의 교통처리계획, 교통안전요원의 운영계획 및 관련기관과 협의된 사항 등을 작성하여 감독자에게 사전확인을 받아야 하며, 감독자는 교통처리상 필요하다고 인정되는 제반 임시조치를 시공자에게 요구할 수 있다.	3.1.7 지중시설물의 보호 (1) 지중시설물의 보호 및 복구는 계약상대자의 책임하에 시공할 것이며, 필요에 따라 시설물관리자의 입회를 받아야 한다. (2) 현장에는 전담요원을 두고 관리자의 지시사항을 준수할 것이며 항상 점검·보수를 하여야한다. 특히 관류의 이음, 곡관, 분기관, 단관부, 개폐부 및 맨홀의 부속품, 밸브 등의 약점개소는 중점적으로 점검하고 보호공의 보수 보강에 유의하여야 한다. (3) 만일 지중매설물에 이상이 발생하였을 때에는 즉시 관리자에게 연락하고 조속히 보수하거나 관리자가 시공하는 수리에 적극 협조하여야 한다. (4) 특히 가스관, 수도관, 하수도관 등의 사고에서 2차 재해의 우려가 있는 경우에는 계약상대자는 조속히 교통의 차단, 통행자와 연도 주거자의 대피유도 부근의 화기엄금 등 필요한 조치를 강구함과 동시에 감독자와 관리자, 경찰서, 소방서 등의 관계자 및 관계기관에 연락하여야 한다. 3.1.8 지중시설물의 철거 (1) 지중시설물 및 장애물은 3-3절에 따라 철거되어야 한다. (2) 터파기전에 공사와 간섭되는 지중시설물이 발견되고 그것이 도면에 명시되어 있지 않은 것이라면 시정할 수 있도록 즉시 감독자에게 통지하여야 한다. 3.1.9 교통처리 계획 계약상대자는 공사 착수 전에 토류벽 공사에 의한 공사구간의 교통처리계획, 교통안전요원의 운영계획 및 관련기관과 협의된 사항 등을 작성하여 감독자에게 사전확인을 받아야 하며, 감독자는 교통처리상 필요하다고 인정되는 제반 임시조치를 계약상대자에게 요구할 수 있다. 3.1.10 흙막이 가시설로 인한 주변의 피해사항은 대소를 막론하고 계약상대자가 피해자와 충분한 협의하에 피해보상 및 복구를 하여야한다. 또한 계약상대자는 주변상황을 흙막이공사 착수전 상태로 복구하여야 한다. 3.1.11 시공 안전대책을 수립하여 안전에 만전을 기하여야 하며 필요한 장소에 안전표지판을 설치하고 교통정리원을 주재시킨다. 3.1.12 인근주민에게 본 공사 내용을 주지시키고 협조를 얻은 후에 착공에 임하여야 한다. 3.1.13 기타 설계도서에 명기하지 않은 경미한 제반사항에 대하여는 감독자의 지시를 따른다. 3.1.14 현장 지반요건이 풍화암 이상의 암층일 경우나 주위의 인접건물에 피해를 줄 경우가 있을 경우는 강말뚝의 직접항타를 피하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.4.3 줄파기 (1) 도로측에 접한 구간은 항타를 하기 전, 천공위치에 따라 줄파기를 하여 지하 매설물의 유무를 확인하여야 한다. (2) 지하매설물이 있을 때에는 관계기관과 협의 후, 그 시설과 기능에 손상이 없도록 보호공을 설치하여야 한다. (3) 가능한 적은 범위 내에서 줄파기를 하고, 보행자의 안전을 위해 보도 경계선에 가설 울타리를 설치하여야 한다. 3.4.4 천 공 (1) 현장 지반조건이 풍화암 이상의 암층으로 주위의 인접건물에 피해를 줄 우려가 있을 경우 말뚝의 직접 항타를 피하고 천공을 하여야 한다. (2) 현장 여건에 적합한 천공장비를 선정하여 사용하여야 한다. (3) 천공할 위치에 지장물이 존재할 경우 지장물을 제거하거나 또는 지장물의 안정성을 확보한 후, 천공작업을 하여야 한다. 또한, 천공작업 중에는 수시로 지반의 안정성을 확인하여야 한다. (4) H 형강 말뚝을 관입시킬 수 있도록 천공하여야 하며, 천공깊이, 직경 및 간격 등은 설계도서에서 명시된 대로 시행하여야 한다. (5) 만약 천공면 상단부의 붕괴가 우려되면 케이싱 등을 설치하여 천공면을 보호하여야 한다. 3.4.5 H 형강말뚝 박기 (1) 천공 후 H 형강말뚝을 수직으로 타입한다. (2) H 말뚝의 재질은 KS D 3503에 따른다. (3) H 말뚝을 이음 연결하여 사용할 때는 볼트에 의한 연결을 하며, 이음의 위치가 동일 높이에서 시공되지 않도록 한다.	3.2 시공기준 3.2.1 기초터파기는 3-7절의 해당사항에 따른다. 3.2.2 콘크리트 타설은 6-4-1의 해당사항에 따라야 한다. 3.3 줄파기 3.3.1 도로측에 접한 구간은 항타를 하기 전, 천공위치에 따라 줄파기를 하여 지하 매설물의 유무를 확인하여야 한다. 3.3.2 지하매설물이 있을 때에는 관계기관과 협의 후, 그 시설과 기능에 손상이 없도록 보호공을 설치하여야 한다. 3.3.3 가능한 적은 범위 내에서 줄파기를 하고, 보행자의 안전을 위해 보도 경계선에 가설 울타리를 설치하여야 한다. 3.4 천 공 3.4.1 현장 지반조건이 풍화암 이상의 암층으로 주위의 인접건물에 피해를 줄 우려가 있을 경우 말뚝의 직접 항타를 피하고 천공을 하여야 한다. 3.4.2 현장 여건에 적합한 천공장비를 선정하여 사용하여야 한다. 3.4.3 천공할 위치에 지장물이 존재할 경우 지장물을 제거하거나 또는 지장물의 안정성을 확보한 후, 천공작업을 하여야 한다. 또한, 천공작업 중에는 수시로 지반의 안정성을 확인하여야 한다. 3.4.4 H 형강 말뚝을 관입시킬 수 있도록 천공하여야 하며, 천공깊이, 직경 및 간격 등은 설계도서에서 명시된 대로 시행하여야 한다. 3.4.5 만약 천공면 상단부의 붕괴가 우려되면 케이싱 등을 설치하여 천공면을 보호하여야 한다. 3.5 엄지말뚝(H-PILE) 박기 3.5.1 항타장비를 이용하여 삽입하는 경우에는 말뚝의 종류, 중량, 근입장, 타입본수, 토질, 주위환경 등을 고려하여 안전하고 경제적인 장비를 선택하여야 한다. 3.5.2 전면 플랜지(flange)에 일정간격으로 심도를 표시하여 근입정도를 지표면에서 확인할 수 있어야 한다. 3.5.3 근입심도, 간격 및 배열상태는 설계도서에 명시된 대로 시행되어야 한다. 3.5.4 말뚝의 경사도는 1/200이하로 되어야 한다. 3.5.5 <u>H 말뚝을 이음 연결하여 사용할 때는 용접(연결판을 이용한 필렛용접)이음 또는 볼트이음을 하며, 이음의 위치가 동일 높이에서 시공되지 않도록 한다.</u>	• 현장에서 실제 시공되는 방법을 추가하여 보완

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.4.6 굴착 (1) 굴착은 주변건물, 환경 및 가설 구조물에 대하여 피해를 주지 않도록 현장 여건에 맞추어 충분히 검토한 후 굴착하여야 한다. (2) 흙막이널 삽입시 흙막이널 이면에 많은 간극이 발생되므로 이에 대한 피해를 대비해서 간극을 최대한 줄이는 방법으로 시공하며 흙막이널 이면에는 양질의 재료를 넣어 충분히 다져야 한다. (3) 암이 아닌 지반 위에 기초가 놓일 때에는 기초지반의 이완 내지 변형을 막을 수 있도록 빈배합 콘크리트 타설 직전에 최종면을 굴착 완료하여야 한다. (4) 설계도서에 표시된 폭과 깊이에 따라 굴착을 하여야 하며 지나치게 터파기를 하였을 경우에는 양질의 재료로 되메우기를 한 후 충분한 다짐을 한다. (5) 굴착이 완료되면 시공자는 감독자에게 그 결과를 보고하여야 하며 기초지반의 재료 특성에 관한 확인을 득한 후 기초 공사를 하여야 한다.	3.6 굴착 3.6.1 계약상대자는 흙막이 공사중 지하매설물 발견시에는 건설공사 시공과 관련한 지하매설물 안전관리 요령(건교부, 1995.5)에 따라 지하매설물을 처리 및 보호하여야 한다. 3.6.2 흙막이널 삽입시 흙막이널 이면에 많은 간극이 발생되므로 이에 대한 피해를 대비해서 간극을 최대한 줄이는 방법으로 시공하며 흙막이널 배면에는 양질의 재료를 넣어 충분히 다져야 한다. 3.6.3 설계도서에 명시된 폭과 깊이에 따라 굴착을 하여야 하며 단계별로 정해진 심도 이상으로 굴착하지 않아야 하며 불가피하게 과굴착할 경우에는 흙막이의 변위와 지반침하, 히빙(heaving) 및 보일링(boiling) 등에 대한 검토가 이루어져야 한다. 3.6.4 설계도서에 표시된 폭과 깊이에 따라 굴착을 하여야 하며 지나치게 터파기를 하였을 경우에는 양질의 재료로 되메우기를 한 후 충분한 다짐을 한다. 3.6.5 굴착은 반드시 중앙선행방식으로 실시하여야 한다. 3.6.6 피압대수층에서 굴착시에는 대수층내의 수압으로 인한 지반의 융기에 대한 검토가 필요하며 굴착시의 용수는 신속하게 배수 또는 차수하여 시공성, 지내력 및 안정성의저하를 막아야 한다. 3.6.7 굴착시 바닥면의 부풀음 또는 주변지반이나 구조물로의 예측하지 못한 사태에 대한 대책을 준비하여야 한다. 3.6.8 토류시설 없이 굴토면을 장기간 방치해서는 안되며 장기간 방치가 필요한 경우에는 최하단 지보공 이하 일정부분을 다시 되메우거나 별도의 지보공을 설치하여야 한다. 3.6.9 굴착이 완료되면 면고르기를 하고 측량을 실시한 후 감독자의 확인을 받아야 하며, 기초지반의 재료 특성을 확인한 후 기초공사를 시행하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.4.7 지보공 (1) 지보공은 설계도서에 의거하여 시공하여야 한다. (2) 굴착이 지보공의 설치위치까지 진행되었을 때에는 굴착 바닥면을 정리하고 지보공을 설치하여야 하며, 그 하부의 굴착은 설치완료후 시행하여야 한다. (3) 지보공은 그 목적이 달성되도록 배치하며, 설치위치, 시기, 방법 등을 종합적으로 검토하여 시공하여야 한다. (4) 띠장, 버팀보의 설치간격은 설계도서에 명시한 값 이내로 하며 지장물의 유·무 또는 구조물의 타설 계획, 재료 및 장비 투입 공간 확보로 부득이 명시된 값을 초과할 경우에는 별도의 보강대책을 수립하여 감독자의 확인을 받아야 한다. (5) 지보공의 철거는 공사의 진척에 따라 순차적으로 필요한 개소부터 시행하여야 하며, 구체 또는 되메우기 토사 등에 의하여 흠막이벽에 작용하는 하중을 받쳐준 후가 아니면 시행해서는 아니 된다.	3.7 지보공 3.7.1 지보공은 설계도서에 의거하여 시공하여야 한다. 3.7.2 굴착이 지보공의 설치위치까지 진행되었을 때에는 굴착 바닥면을 정리하고 지보공을 설치하여야 하며, 그 하부의 굴착은 설치완료후 시행하여야 한다. 3.7.3 지보공은 그 목적이 달성되도록 배치하며, 설치위치, 시기, 방법 등을 종합적으로 검토하여 시공하여야 한다. 3.7.4 띠장, 버팀보의 설치간격은 설계도서에 명시한 값 이내로 하며 지장물의 유·무 또는 구조물의 타설 계획, 재료 및 장비 투입 공간 확보로 부득이 명시된 값을 초과할 경우에는 별도의 보강대책을 수립하여 감독자의 확인을 받아야 한다. 3.7.5 지보공의 철거는 공사의 진척에 따라 순차적으로 필요한 개소부터 시행하여야 하며, 구체 또는 되메우기 토사 등에 의하여 흠막이벽에 작용하는 하중을 받쳐준 후가 아니면 시행해서는 아니 된다. 3.7.6 엄지말뚝은 굴착이 예정된 깊이에 도달한 후 빠르게 설치해서 이음 접합부를 완성시켜야 하며 이음은 연결관을 이용한 필렛용접 또는 볼트이음을 하며, 이음의 위치가 동일한 높이에서 시공되지 않도록 한다. 3.7.7 가공은 깨끗하게 마무리하여야 하며 절단면과 모서리는 신중하고 정확하게 가공하여야 한다. 3.7.8 가공 마무리된 부재는 비틀림이나 구부림이 없어야 하고 모든 연결부는 틈이 없도록 조치하여야 한다. 3.7.9 부재의 이음은 이어지는 면을 다듬어 수평지지가 되도록 하여야 하며, 이음부에서 결함이 발생하는 일이 없도록 하여야 한다. 3.7.10 현장용접은 안전에 특히 유의하여 시공하고 용접전에 균열을 발생시킬 염려가 있는 유해한 흙, 녹, 도료, 기름 등을 완전 제거한 후에 용접부위를 충분히 건조시킨 후 시행하여야 한다. 3.7.11 별도 명기하지 않은 용접두께는 용접모재의 최소두께보다 큰 것을 원칙으로 하며 V용접, K용접, X용접 등의 적절한 용접법을 적용하여야 한다. 3.7.12 모서리 보강이나 수평 버팀대(strut)를 설치할 경우에 가압용 잭(jack)을 사용한 경우는 정확한 위치에 설치하여 수평 버팀대가 뒤틀려지거나 튕겨져 나오는 사고가 없도록 하여야 한다. 또한 잭(jack)을 충분히 조여서 버팀보에 소정의 축력(토압의 반력)이 작용되게 하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
① 띠 장(Wale) 가. 띠장은 흙막이벽으로부터 하중을 균등히 받아 이것을 버팀보 또는 흙막이벽 앵커에 평균적으로 전달되도록 현장의 상황에 맞추어 시공하여야 한다. 나. 띠장은 버팀보에 시공되는 경우 전 구간에 걸쳐 연속재로 연결되어야 하며, 기타의 경우에는 설계도서에 준하여 시공하여야 한다. 다. 버팀보 하중에 의한 띠장의 휨변형이 발생하지 않도록 띠장 배면에 끼움쇠를 두어야 한다. ② 버팀보(Strut) 가. 버팀보는 띠장으로부터의 하중을 균등하게 지지하도록 시공하여야 한다. 나. 버팀보 설치시에는 썬기 등을 적절히 사용하여 띠장과 직각을 유지하도록 하여야 한다. 다. 버팀보를 두개 묶어서 사용할 경우에는 U-볼트 등으로 확실하게 결속시켜야 한다. 라. 버팀보는 유압잭 등으로 선행하중을 충분히 가한 후 스크류잭(Screw Jack)을 단단히 조여야 한다.	3.7.13 띠장 및 버팀보를 설치할 경우 정위치에 고정시킬 수 있도록 받침대 연결재가 충분히 안전하여야 한다. 3.7.14 잭의 가압은 소정의 압력으로 시행하되 정하여진 압력의 0.2배마다의 반복하중을 단계적으로 가압하도록 하고 가압중 부재의 변형유무를 검사하면서 시행하도록 한다. 3.8 띠장(WALE) 3.8.1 띠장은 흙막이벽으로부터 하중을 균등히 받아 이것을 버팀보 또는 흙막이벽 앵커에 평균적으로 전달되도록 시공하여야 하며 간극이 있을 경우 하중의 균등한 분배를 위해 간극을 보강재로 채워 전면 용접(welding)하여야 한다 3.8.2 버팀보와의 접합부에는 반드시 보강재를 설치하여야 한다 3.8.3 띠장은 버팀보에 시공되는 경우 전 구간에 걸쳐 연속재로 연결되어야 하며, 기타의 경우에는 설계도서에 준하여 시공하여야 한다. 3.8.4 버팀보 하중에 의한 띠장의 휨변형이 발생하지 않도록 띠장 배면에 끼움쇠를 두어야 한다. 3.8.5 지반앵커(ground anchor, G/A)설치시 띠장은 기본적으로 설계에 의거하여 시공한다. 다만, 앵커의 각도가 프리스트레스에 의해 비틀림현상 발생이 우려되는 경우 2중 띠장으로 하고 고임썰기로 지반앵커 천공각도를 맞추는 것을 원칙으로 한다. 3.9 버팀보(strut) 3.9.1 버팀보는 띠장으로부터의 하중을 균등하게 지지하도록 시공하여야 한다. 3.9.2 버팀보 설치시에는 썬기 등을 적절히 사용하여 띠장과 직각을 유지하도록 하여야 한다. 3.9.3 버팀보 설치위치는 구조물의 슬래브(slab)위치를 감안하여 중복되지 않도록 하여야 한다. 3.9.4 배치된 버팀보 부재의 좌굴검토는 물론 전체구도가 좌굴에 대하여 안정되도록 브레이싱(bracing)을 하여야 한다. 3.9.5 버팀보를 두개 묶어서 사용할 경우에는 U-볼트 등으로 확실하게 결속시켜야 한다. 3.9.6 스크류 잭(jack) 사용시 용량과 재킹(jacking)력이 적합한지 확인하여야 한다. 3.9.7 버팀보는 유압잭 등으로 선행하중을 충분히 가한 후 스크류잭(screw jack)을 단단히 조여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
마. 사방향 버팀보는 기설치 되어 있는 연결 버팀보에 무리한 하중이 걸리지 않는 방법으로 시공하여야 한다. 바. 버팀보 설치 후 감독자의 검사, 지적사항에 대하여는 신속히 수정 보완하여야 한다. 사. 버팀보는 굴착진행에 따라 즉시 설치되어야 하며, 굴착후 즉시 설치하기 곤란한 경우에는 소단(berm)을 설치하여 안정성을 확보하여야 한다. 아. 설계도서에 명시하지 않은 하중(지장물)을 버팀보에 설치하게 될 경우에는 반드시 해당 분야 전문기술자의 안전검토를 받아야 한다. 자. 버팀보의 해체작업은 해체순서 및 방법을 수립하여 해당분야 전문기술자의 안전검토를 받아 감독자의 확인을 받은 후, 시행하여야 한다.	3.9.8 사방향 버팀보는 기설치 되어 있는 연결 버팀보에 무리한 하중이 걸리지 않는 방법으로 시공하여야 한다. 3.9.9 버팀보 설치전에 굴착면은 소단상태를 유지하여야 한다. 3.9.10 프리스트레스(prestress)에 의하여 변위를 감소시키고자 하는 경우 나 버팀보(strut)가 대단히 길어서 온도변화에 신축이 클 경우 등은 유압잭을 사용하여 프리스트레스량을 정량화하고 버팀보, 중간말뚝 및 브레이싱을 볼트연결로 트러스(truss) 구조화시킨다. 3.9.11 굴착진행에 따라 즉시 거치되어야 하며 수평오차가 ±30 mm이내에 있어야 한다. 3.9.12 버팀보 설치 후 감독자의 검사, 지적사항에 대하여는 신속히 수정 보완하여야 한다. 3.9.13 버팀보는 수직하중을 받는 부재가 아니므로 공사중에 장비나 자재 등을 적재해서는 안된다. 설계도서에 표시되지 않은 하중(지장물)을 버팀보에 설치하게 될 경우에는 반드시 전문가의 안전검토 및 감독자의 승인을 받은 후 시행하여야 한다. 3.9.14 최상단에 설치되는 버팀보는 반드시 반대편 흠막이벽까지 연장되어야 하며 중간 파일(pile) 등에 의해 단절되어서는 안된다. 또한 이러한 경우에는 편토압에 대한 검토가 수행되어야 한다. 3.9.15 경사 버팀보 가설시 띠장과의 접합부는 45° 보다 예각이 되지 않도록 시공하여야 한다. 3.9.16 버팀보의 해체작업은 해체순서 및 방법을 수립하여 해당분야 전문기술자의 안전검토를 받아 감독자의 확인을 받은 후 시행하여야 한다. 3.10 토류판 3.10.1 토류판은 배면지반과 밀착시공 되어져야 하며 간극이 있거나 배면지반이 느슨할 경우 양질의 토사로 채운 후 다짐하거나, 소일시멘트(soil cement)로 채워야 한다. 3.10.2 토류판은 굴착즉시 설치하여 배면지반의 과도한 변형이나 토사유실을 방지하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
③ 앵커(Anchor) 가. 앵커의 설치는 앵커가 설치되는 주변의 지장물에 영향을 주지 않아야 하며, 중요지장물이 있을 경우는 반드시 해당분야 전문기술자의 안전검토를 받아 감독자의 확인을 받은 후, 시행하여야 한다. 나. 공사에 사용되는 자재는 KS규격 또는 그와 동등 이상의 제품이어야 하며, 시공전에 감독의 승인을 받아야 한다. 다. 사용되는 강연선은 KS D 7002에 적합한 것이라야 하며 강연선에 사용하는 피복재는 내부식성, 내방수성이어야 한다. 라. 주입재료는 시멘트, 물, 혼합재로 구성되며 그라우트의 배합은 그라우트의 품질을 충분히 만족시키고 또 시공상 무리가 생기지 않는 강도를 얻을 수 있도록 배합하며 그라우트의 혼합재는 충분히 조사, 시험한 뒤에 사용한다. 마. 천공방법은 지반조건에 따라 적절한 방법을 선택하여야 하며 원지반 상태에 변동을 주지 않는 방법을 사용하여야 한다.	3.11 앵커(Anchor) 설치 3.11.1 앵커의 설치는 앵커가 설치되는 주변의 지장물에 영향을 주지 않아야 하며, 중요지장물이 있을 경우는 반드시 해당분야 전문기술자의 안전검토를 받아 감독자의 확인을 받은 후 시행하여야 한다. 3.11.2 천공, 앵커설치 및 주입 공정은 단시간내에 이루어질수록 유리하기 때문에 가능한한 이를 수행할 수 있도록 준비하여야 한다. 3.11.3 계약상대자는 앵커 설치시 다음 각호의 사항에 대하여 충분히 주의하여야 하고 예기치 않은 사태가 발생했을 때를 고려하여 조치 가능한 체계를 갖추고 있어야 한다. (1) 토질의 상황 (2) 정착시킨 지층 (3) 천공깊이 (4) 지하수나 피압지하수 (5) 천공에 의한 지반의 이완 (6) 인장재의 피복 (7) 주변의 지장물(건물, 시설 등) 현황 3.11.4 계약상대자는 앵커공사 시작전에 굴착과 그라우팅에 의하여 영향을 받을 수 있는 공익설비 관로 등 지하시설물을 확인하여야 하며, 필요시 조치계획을 강구하여야 한다. 3.11.5 공사에 사용되는 자재는 KS규격 또는 그와 동등 이상의 제품이어야 하며, 시공전에 감독의 승인을 받아야 한다. 3.11.6 사용되는 강연선은 KS D 7002에 적합한 것이라야 하며 강연선에 사용하는 피복재는 내부식성, 내방수성이어야 한다. 3.11.7 주입재료는 시멘트, 물, 혼합재로 구성되며 그라우트의 배합은 그라우트의 품질을 충분히 만족시키고 또 시공상 무리가 생기지 않는 강도를 얻을 수 있도록 배합하며 그라우트의 혼합재는 충분히 조사, 시험한 뒤에 사용한다. 3.11.8 앵커(anchor) 천공 (1) 천공방법은 지반조건에 따라 적절한 방법을 선택하여야 하며 원지반 상태에 변동을 주지 않는 방법을 사용하여야 한다. (2) 유기질 실트나 N값이 15이하의 점성토에서는 앵커력이 작고 장기간의 크리프(creep) 현상이 일어날 수 있으므로 가압형 앵커로 시공하여야 한다. (3) 앵커의 정착부 심도(overburden depth)는 최소 4.5m이상이어야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
바. 천공시 천공길이, 천공경, 각도, 천공시간의 확인, 설계주상도와 항시 비교하여 천공과정의 신뢰도를 확인한 후 시공하여야 한다. 아. 앵커의 가동, 취급, 설치하는 동안 앵커와 관련부품은 청결해야 하고, 기계적 및 구조적 결함이 없어야 하며 부식방지대책이 강구되어야 한다. 자. 강선이 덕트 중앙에 놓이도록 간격재(spacer 또는 centralizer)를 사용하여야 한다. 차. 천공, 앵커설치 및 주입 공정은 단시간내에 이루어질수록 유리하기 때문에 가능한한 이를 수행할 수 있도록 준비해야 한다. 카. 앵커 긴장시험을 위한 시험앵커의 선정 및 긴장력 등은 시행전 감독에게 제출, 확인받아야 한다.	(4) 앵커가 후면의 기존건물 하부를 통과할 경우 앵커의 정착부는 최소한 기초면 하부 3m이하의 심도를 통과하여야 하며 앵커의 정착부는 가급적 인접앵커의 정착부와 떨어지도록 배치하여야 한다. (5) 천공장비는 지반조건에 적합한 장비이어야 하며 천공각도는 설계도서에 명시된 각도로서 정착부, 자유장, 정착구까지 직선을 유지하여야 한다. (6) 붕괴가 우려되는 토질구간(여성토, 호트러진 토사구간 등)에는 케이싱(casing)을 삽입하여 천공내부의 토사교란 및 무너짐을 방지하여야 한다. (7) 앵커(anchor)용 천공에 있어서는 공내면의 토질이 이완되지 않는 방법을 사용하여야 한다. (8) 천공길이는 설계도서에 명시된 대로 하여야 하며 정착부는 파괴선 밖에 위치하도록 하고, 천공시 정착부 토질을 확인하여 천공하고 명시된 도면과 다를 때는 감독자와 협의후 공사를 진행하여야 한다. 3.11.9 앵커의 가동, 취급, 설치하는 동안 앵커와 관련부품은 청결하여야 하고, 기계적 및 구조적 결함이 없어야 하며 부식방지대책이 강구되어야 한다. 3.11.10 기 조립된 강선은 휘거나 변형되지 않고 삽입시 천공홀에 손상이 가지 않도록 하면서 삽입하여야 한다. 3.11.11 강선이 덕트 중앙에 놓이도록 간격재(spacer 또는 centralizer)를 사용하여야 한다. 3.11.12 주입전에는 주입재의 강도, 재료의 구성상태, 주입량에 대하여 감독자의 확인을 받아야 하며 주입시에는 팩커 바깥으로 주입재가 누출되지 않도록 적절한 주입압력을 유지하여야 한다. 3.11.13 앵커 긴장시험을 위한 시험앵커의 선정 및 긴장력 등은 시행전 감독에게 제출하여 확인받아야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
다. 앵커 설치후 긴장시기는 보통 포트랜트시멘트를 사용하였을 경우 주입후 7일, 초조강 시멘트의 경우 주입후 3일이 경과된 후 실시한다. ④ 기 타 지보재를 설치한 후에는 부재가 느슨한 상태로 풀어져 있는가를 수시로 점검하여야 하며, 매 공정마다 계측관리 및 일상점검에 의한 부재의 변형이나 균열, 침하, 토사유실, 지하수위 및 배면의 토압, 수압 등을 검사하여 안전여부를 판단하고 검사성과를 공사 완료시까지 기록 보관하여야 한다.	3.11.14 인장재의 긴장 (1) 지반앵커의 인장은 동시인장을 실시하여 잭킹 힘(jacking force)의 손실을 줄여야 하며 인장기는 설계 잭킹력을 충분히 가할 수 있는 규격품을 사용하여야 한다. (2) 잭(jack)의 압력계는 공인시험기관에서 검·교정을 받은 장비이어야 한다. (3) PC 강선의 긴장시기는 그라우트를 완료하고 설계도서에 명시된 인발강도가 발휘된 후 긴장하여야 한다. (4) PC 강선의 인장시 앵커정착 헤드면과 PC 강선은 수직을 유지하여 편심응력에 의한 강선파단이 없도록 하여야 한다. (5) 인장력은 압력계에 나타나므로 설계인장력은 정확하게 확인하여야 한다. 3.11.15 시험 (1) 인발시험 필요시 시험앵커를 설치하여 인발함으로서 마찰저항 정도를 확인한다. (2) 인장시험 필요시 실제앵커에 대하여 인장단계별 늘임량을 확인한다. (3) 확인시험 모든 앵커에 대하여 최종 늘임량을 측정한다. 3.11.16 기타 (1) 로드셀(load cell) 및 스트레인 게이지(strain gage)로 전반적인 거동상태를 장기적으로 점검, 관측 및 측정을 행하여야 하며 필요에 따라서는 재긴장, 긴장력 완화 및 앵커의 증설 등 적절한 조치를 취하여야 한다. (2) 연약지반 굴착시 앵커설치전 중앙부의 과도굴착을 금지하여야 한다. (3) 인장시 배면도로에 피해여부 및 주변 앵커상태를 관찰하여야 한다. (4) 인장시 띠장의 휨발생여부를 관찰하여야 한다. (5) 앵커홀에서 지하수가 과다하게 배출되지 않도록 차수조치 하여야 한다. (6) 점성토 지반이나 느슨한 사질토 지반에서는 기간경과에 따라 지반앵커의 장력이 감소되므로 재인장할 수 있도록 잭을 설치할 수 있는 길이를 남기고 절단하여야 한다. (7) 볼트구멍의 천공은 드릴머신(drilling machine)을 사용하고 산소용접기를 사용하지 않도록 한다. (8) 인장재의 긴장시 및 시험시에는 예기치 못한 인발이나 인장재의 파단 등에 의한 사고의 위험이 있으므로 긴장중인 앵커부근에는 사람이 접근치 못하도록 하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.12 치환·철거 3.12.1 굴착종료후 지보공 부재의 치환·철거는 철거와 해체과정에 대한 해석을 실시하여 본체 전체의 안정을 무너뜨리지 않도록 하여야 한다. 3.12.2 해체전후 경사계 등을 통해 변위발생 상태를 확인한다. 3.12.3 배면지반 및 지중매설물 등을 통해 변위발생 상태를 확인한다. 3.12.4 구조물 외벽과 흙막이 벽체사이에 공간을 되메울 경우 입도가 좋은 양질의 토사로 층다짐을 실시하여 침하요인을 배제하여야 하며 되메우기 공간이 1m이내로서 다짐이 곤란할 경우에는 사질토를 사용하여 물다짐을 하든가 소일시멘트(soil cement)를 사용하여야 한다. 3.12.5 토류벽의 인발 후에는 공동이 남지 않도록 모르타르 또는 모래 등으로 완전히 충전하여야 한다. 3.13 기타 3.13.1 굴착부터 해체까지 계약상대자는 매일 1회 이상 굴착면 및 주변지반과 가시설공을 점검하여 그 점검결과를 기록하여야 하며, 이상이 발견되었을 때는 즉시 감독자에게 보고하여 보강조치를 취하여야 한다. 변형상태가 시급을 요할 때는 즉시 보강조치를 실시하고 감독자에게 보고하여야 한다. 3.13.2 H-PILE 등에 의해 콘크리트 슬래브에 개구부가 생길 때는 별도의 대책을 강구하여 개구부 보강을 시행하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-8 슬립폼 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 슬립폼으로 시공하는 구조물 공사에 적용한다. 1.2 참조규격 해당 없음. 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 2. 재 료 2.1 슬립폼 강재 본 시방서 14-12절에 따른다. 2.2 콘크리트 본 시방서 14-4절에 따른다. 3. 시 공 3.1 시공일반 3.1.1 슬립폼에 사용되는 모든 구조용 자재는 콘크리트 압력, 형틀 전체의 자중 및 제반작업 하중에 의한 휨 및 좌굴에 견딜 수 있도록 충분한 강도와 두께를 가져야 한다. 3.1.2 슬립폼 제작 및 설치는 사전에 구조적 안정성 검토를 확실히 하여, 조립·해체시 문제점이 발생하지 않아야 하며, 슬립폼 제작 및 설치 시공상세도면을 제출하여 감독자의 확인을 받은 후 시행하여야 한다. 3.1.3 잭버팀대(Jack rod)는 슬립폼 형틀전체의 자중과 제반작업 하중을 지지하여야 하므로 좌굴 등을 감안한 안전성을 확보하여야 한다. 3.1.4 슬립폼은 콘크리트 측압에 견디고 모르터 등의 손실을 방지할 수 있어야 하며 콘크리트와 접촉되는 면에서 슬라이딩이 잘 되어야 하고 강판은 0.8mm 이상을 사용하여야 한다. 3.1.5 요크(Yoke)는 교각단면을 형성하고 있는 거푸집을 상호간에 견고하게 결속시키고 형틀 전체에 작용하는 각종 하중이 잭을 통하여 버팀대에 전달될 수 있도록 하고 충분한 강성을 지닌 강재로 설치하여야 한다.	6-3-5 슬립폼 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 슬립폼으로 시공하는 구조물 공사에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.2 6-4-1 일반콘크리트 1.2.3 13-4 시멘트 콘크리트 1.2.4 13-12 구조용 강재 1.3 제출물 1.3.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 해당 공사의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 2. 재 료 2.1 슬립폼 강재 13-12절의 해당사항을 준수하여야 한다. 2.2 콘크리트 13-4절에 해당사항을 준수하여야 한다. 3. 시 공 3.1 시공일반 3.1.1 슬립폼에 사용되는 모든 구조용 자재는 콘크리트 압력, 형틀 전체의 자중 및 제반작업 하중에 의한 휨 및 좌굴에 견딜 수 있도록 충분한 강도와 두께를 가져야 한다. 3.1.2 슬립폼 제작 및 설치는 사전에 구조적 안정성 검토를 확실히 하여, 조립·해체시 문제점이 발생하지 않아야 하며, 슬립폼 제작 및 설치 시공상세도면을 제출하여 감독자의 확인을 받은 후 시행하여야 한다. 3.1.3 잭버팀대(jack rod)는 슬립폼 형틀전체의 자중과 제반작업 하중을 지지하여야 하므로 좌굴 등을 감안한 안전성을 확보하여야 한다. 3.1.4 슬립폼은 콘크리트 측압에 견디고 모르타르 등의 손실을 방지할 수 있어야 하며 콘크리트와 접촉되는 면에서 슬라이딩이 잘 되어야 하고 강판은 0.8 mm 이상을 사용하여야 한다. 3.1.5 요크(yoke)는 교각단면을 형성하고 있는 거푸집을 상호간에 견고하게 결속시키고 형틀 전체에 작용하는 각종 하중이 잭을 통하여 버팀대에 전달될 수 있도록 하고 충분한 강성을 지닌 강재로 설치하여야 한다.	- 가설과 관련된 공종이므로 6-3 가시설공의 소공종 절로 이동함. - 본 절에서 인용한 다른 절에 대한 주위 환기

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.1.6 철근조립에 필요한 공간을 확보하여야 하며, 굳지 않은 콘크리트에 하중을 가하지 않는 구조를 갖추어야 한다. 3.2 시공시 주의 사항 3.2.1 삭제 3.2.2 콘크리트는 24시간 연속타설을 하므로 배치 플랜트 조종원, 애지테이터, 트럭 등에 야간작업조를 구성하여야 하며 비상 전력시설(예비발전기)을 준비하여야 한다. 3.2.3 고공 작업시에는 피뢰침을 반드시 설치하여 낙뢰에 대비하여야 하며 1일 2회 이상 측량을 하여 뒤틀림과 편심을 조정하여야 한다. 3.2.4 거푸집 상승시 콘크리트와의 마찰을 줄이고 콘크리트 표면의 원만한 성형을 위하여 잔골재의 조립률(F.M)을 3.2 이하로 관리하며, 폼셔터(Form shutter)의 철판은 가공성 및 성형성을 고려하여 1~1.2mm 정도를 사용하는 것이 좋다. 3.2.5 요크의 간격은 2m 정도로 하며, 모서리 부위에는 추가하여 배치한다. 3.2.6 10~20개의 버팀대에 의지하여 거푸집이 상승하는 만큼 동시에 일정량을 정확하게 상승하여야 하나 잭(Jack)별 미세한 차이가 있어 구조물의 위치이동 또는 뒤틀림이 발생하므로 연속적인 측량 및 조정이 필요하다. 3.2.7 직사각형 구조물의 경우 콘크리트 측압에 의해 긴변이 회전하므로 (1~3cm정도) 이에 대해세심한 대책이 필요하다. 3.2.8 슬립폼(Slip form) 시공시에는 비중계법, 급결축진법 등으로 강도를 2시간 이내에 조기 평가할 수 있는 방법을 강구하여야 한다. 3.2.9 수밀한 콘크리트를 만들기 위해 다짐봉을 구조에 맞도록 제작하여 전면을 고르게 다지고, 특히 접촉부위는 정밀하게 다짐을 실시하여야 하며, 콘크리트 타설시 작업중단으로 인하여 구조체에 시공이음이 생겨서는 안되므로 콘크리트 공급에 철저를 기하여야 한다. 3.2.10 강우로 인해 콘크리트타설에 영향이 없도록 천막을 준비하여야 하며, 콘크리트가 완전히 경화하기전 거푸집 인상과 동시에 면처리를 실행하여야 한다. 3.2.11 슬립폼 공법의 최대 장점인 시공속도를 높이기 위하여는 낮은 슬럼프가 좋으나 콘크리트 타설후의 표면상태나 시공성 등을 감안하여 감독자의 확인을 받아 고유동화제를 사용할 수도 있다.	3.1.6 철근조립에 필요한 공간을 확보하여야 하며, 굳지 않은 콘크리트에 하중을 가하지 않는 구조를 갖추어야 한다. 3.2 시공시 주의 사항 3.2.1 콘크리트는 24시간 연속타설을 하므로 배치 플랜트 조종원, 애지테이터, 트럭 등에 야간작업조를 구성하여야 하며 비상 전력시설(예비발전기)을 준비하여야 한다. 3.2.2 고공 작업시에는 피뢰침을 반드시 설치하여 낙뢰에 대비하여야 하며 1일 2회 이상 측량을 하여 뒤틀림과 편심을 조정하여야 한다. 3.2.3 거푸집 상승시 콘크리트와의 마찰을 줄이고 콘크리트 표면의 원만한 성형을 위하여 잔골재의 조립률(F.M)을 3.2 이하로 관리하며, 폼셔터(form shutter)의 철판은 가공성 및 성형성을 고려하여 1~1.2mm 정도를 사용하는 것이 좋다. 3.2.4 요크의 간격은 2m 정도로 하며, 모서리 부위에는 추가하여 배치한다. 3.2.5 10~20개의 버팀대에 의지하여 거푸집이 상승하는 만큼 동시에 일정량을 정확하게 상승하여야 하나 잭(jack)별 미세한 차이가 있어 구조물의 위치이동 또는 뒤틀림이 발생하므로 연속적인 측량 및 조정이 필요하다. 3.2.6 직사각형 구조물의 경우 콘크리트 측압에 의해 긴변이 회전하므로 (10~30 mm정도) 이에 대해세심한 대책이 필요하다. 3.2.7 슬립폼(slip form) 시공시에는 비중계법, 급결축진법 등으로 강도를 2시간 이내에 조기 평가할 수 있는 방법을 강구하여야 한다. 3.2.8 수밀한 콘크리트를 만들기 위해 다짐봉을 구조에 맞도록 제작하여야 하며, 콘크리트 타설시 작업중단으로 인하여 구조체에 시공이음이 생겨서는 안되므로 콘크리트 공급에 철저를 기하여야 한다. 3.2.9 강우로 인해 콘크리트타설에 영향이 없도록 천막을 준비하여야 하며, 콘크리트가 완전히 경화되기전 거푸집 인상과 동시에 면처리를 실행하여야 한다. 3.2.10 슬립폼 공법의 최대 장점인 시공속도를 높이기 위하여는 낮은 슬럼프가 좋으나 콘크리트 타설후의 표면상태나 시공성 등을 감안하여 감독자의 확인을 받아 고유동화제를 사용할 수도 있다. 3.3 시공허용오차 3.3.1 거푸집 표면에 대한 허용오차는 이 시방서 6-4-1절 3.12.2에 따른다.	• 시공오차에 관한 내용을 추가

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	6-3-6 클라이밍폼 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 클라이밍폼으로 시공하는 구조물 공사에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.2 6-4-1 일반 콘크리트 1.2.3 13-4 시멘트 콘크리트 1.2.4 13-12 구조용 강재 1.3 제출물 1.3.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 해당 공사의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 클라이밍폼 제작 및 설치 시공상세도 (2) 클라이밍폼 구조계산서 2. 재 료 2.1 클라이밍폼 강재 및 목재 강재는 13-12절의 해당사항을 준수하여야 하며, 목재는 구조계산에 따른 소요 두께 및 강도를 가져야 한다. 2.2 콘크리트 13-4절의 해당사항을 준수하여야 한다. 3. 시 공 3.1 시공일반 3.1.1 클라이밍폼에 사용되는 모든 구조용 자재는 콘크리트 압력, 형틀 전체의 자중 및 제반작업 하중에 의한 휨 및 좌굴에 견딜 수 있도록 충분한 강도와 두께를 가져야 한다. 3.1.2 클라이밍폼 제작 및 설치는 사전에 구조적 안전성 검토를 확실히 하여, 조립 및 해체시 문제점이 발생하지 않아야 하며, 클라이밍폼 제작 및 설치 시공상세도면을 제출하여 감독자의 확인을 받은 후 시행하여야 한다. 3.1.3 클라이밍폼은 콘크리트 측압에 견디고 모르타르 등의 손실을 방지할 수 있어야 하며 콘크리트와 접촉되는 면에서 거꾸집 탈착이 잘 되어야 한다. 3.1.4 철근조립에 필요한 공간을 확보하여야 하며, 굳지 않은 콘크리트에 하중을 가하지 않는 구조를 갖추어야 한다.	고교각 공사시 자주 사용되는 공법으로 가시설 공의 소공종으로 추가하여 작성

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.2 시공시 주의 사항 3.2.1 배근 및 클라이밍 폼의 설치와 이동 이에 따른 자재의 운반 및 야적등은 이들 하중을 받는 콘크리트가 유해한 영향을 받지 않는 콘크리트 재령에 도달하였을 때 시작한다. 3.2.2 클라이밍 폼의 상단이동 설치시 앵커 주위의 콘크리트 강도가 11.0 MPa (110 kg/cm²) 이상 도달하였을 때 클라이밍 폼을 상단에 이동 거치시킨다. 콘크리트가 소정의 강도에 도달할 때까지 앵커에 어떠한 하중도 절대 작용시켜서는 안된다. 3.2.3 클라이밍 폼 상단 이동을 위한 앵커등 매입 철물은 콘크리트를 부어 넣을 때 이동하지 않도록 클라이밍 폼 합판에 견고하게 부착한다. 3.2.4 콘크리트 타설 후 매회 박리제를 도포한다. 3.2.5 Formwork system을 구성하는 각종 자재는 용접에 의한 절단, 고온의 영향, 물리적인 손상 또는 취급 부주의에 의한 손상, 부식이 되어서는 안된다. 3.2.6 작업대(working platform)상의 판재는 구조적으로 합당한 각재로 작업 발판을 만들고 안전 난간대는 필히 설치하여야 한다. 3.2.7 고공 작업시에는 피뢰침을 반드시 설치하여 낙뢰에 대비하여야 하며 매 seg마다 측량을 하여 뒤틀림과 편심을 조정하여야 한다. 3.2.8 거푸집 상승시 미세한 차이가 있어 구조물의 위치이동 또는 뒤틀림이 발생하지 않도록 연속적인 측량 및 조정이 필요하다. 3.2.9 직사각형 구조물의 경우 콘크리트 측압에 의해 긴변이 회전하므로 이에 대해 세심한 대책이 필요하다. 3.2.10 수밀한 콘크리트를 만들기 위해 다짐봉을 구조에 맞도록 제작하여 전면을 고르게 다지고, 특히 집측부위는 정밀하게 다짐을 실시하여야 한다. 3.2.11 강우로 인해 콘크리트타설에 영향이 없도록 천막을 준비하여야 한다. 3.2.12 작업자는 클라이밍 폼상에서는 안전벨트를 착용하고 안전벨트와 연결된 줄을 클라이밍 폼상에 고정 확보하여야 한다. 3.2.13 Crane에 의한 Form 상부 이동시 작업자는 이동되는 클라이밍 폼 외부에 있어야 한다. 3.2.14 클라이밍 폼 상부 이동시 클라이밍 폼 하단부에 작업자가 있어서는 안된다. 3.2.15 클라이밍 폼 상부 이동시 각종 공구 및 파쇄물의 낙하를 방지할 수 있도록 안전망을 설치한다. 3.2.16 작업대 상에 적합한 사다리를 설치하여 작업인원의 안전한 통로를 확보하여야 한다. 3.3 시공허용오차 3.3.1 거푸집 표면에 대한 허용오차는 이 시방서 6-4-1절 3.12.2에 따른다.	• 시공오차에 관한 내용을 추가

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-5 콘크리트공 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방서는 교량, 암거 및 기타 구조물의 콘크리트 공사에 적용한다.	6-4 콘크리트공 6-4-1 일반 콘크리트 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 교량, 암거 및 기타 각종 구조물 콘크리트 공사의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 4장. 품질관리 1.2.2 6-3-3 동바리와 거푸집 1.2.3 6-4-11 줄눈 및 지수판 1.2.4 6-5 철근공 1.2.5 13-1 시멘트 1.2.6 13-3 골재 1.2.7 13-4 시멘트 콘크리트 1.2.8 13-5 레디믹스트 콘크리트 1.2.9 13-6 혼화재료	• 콘크리트표준시방서, 도로공사 표준시방서를 참조하여 기능에 따라 공종을 세분화하여 다수의 소공종을 추가함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
1.2 참조규격 KS F 2401 굳지 않은 콘크리트의 시료채취 방법 KS F 2402 포틀랜드시멘트 콘크리트 슬럼프 시험 방법 KS F 2405 콘크리트의 압축강도 시험 방법 KS F 2409 굳지 않은 콘크리트의 단위적용중량 및 공기량 시험 방법 (중량방법) KS F 2421 공기 함유량 시험 방법(공기실 압력 방법) KS F 2502 골재의 체 가름 시험 방법 KS F 2503 굵은 골재의 비중 및 흡수율 시험 방법 KS F 2504 잔골재의 비중 및 흡수율 시험 방법	1.3 참조규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS F 2402 콘크리트의 슬럼프 시험 방법 KS F 2403 콘크리트의 강도 시험용 공시체 제작 방법 KS F 2405 콘크리트의 압축강도 시험방법 KS F 2409 굳지 않은 콘크리트의 단위 용적 질량 및 공기량 시험방법 (질량방법) KS F 2421 굳지 않은 콘크리트의 압력법에 의한 공기 함유량 시험 방법 (공기실 압력 방법) KS F 2449 굳지 않은 콘크리트의 용적에 의한 공기량 시험 방법 KS F 2455 믹서로 비빈 콘크리트 중의 모르타르와 굵은 골재량의 변화율(차) 시험방법 KS F 2540 콘크리트 양생용 피막형성제 KS F 4009 레디믹스트 콘크리트 KS F 8004 콘크리트 봉형 진동기 KS F 8005 콘크리트 거푸집 진동기 1.3.2 관련 시방서 (1) 콘크리트 표준시방서 제2장 2.4 배합 1.3.3 관련법규 (1) 건설기술관리법 제24조 (건설공사의 품질관리) (2) 레디믹스트 콘크리트 현장배치 플랜트 설치 및 관리에 관한 지침 제 4조 1.4 제출물 1.4.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시 공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 1.4.2 현장동원 및 철수계획서 계약상대자는 장비 및 인력의 현장동원 및 철수를 위한 계획서를 작성하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 1.4.3 검사 및 시험계획서 계약상대자는 콘크리트 공사를 시작하기에 앞서 검사 및 시험계획서를 총칙편 4장의 해당사항에 따라 작성하여야 한다.	
1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 균열제어 계획서 (2) 구조물 부위별 면조사(균열상태 포함)		

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	1.4.4 레미콘 현장배치플랜트 (1) 현장배치플랜트 설치 상세도면 현장배치플랜트 설치 상세도면은 다음사항을 위주로 작성한다. ① 배치플랜트 설치 위치도 ② 배치플랜트 설치 평면도 ③ 차량 진출입로 ④ 적치장(쇄석등) ⑤ 안전시설설치 계획도 (2) 현장배치플랜트 설치전 제출물 ① 레미콘 생산을 시작하기 전에 현장배치플랜트 설치 및 관리에 관한 지침 제4조에 따라 관계기관의 인허가를 받고, 현장배치플랜트 설치전에 허가 사본을 감독자에게 제출하여야 한다. ② 계약상대자는 소음·진동의 발생예측량 및 주변현장여건에 대한 안전계획서를 작성하여야 한다. 계획서에는 안전대책, 환경대책, 진출입로계획, 적치장계획이 포함되어야 한다. ③ 콘크리트생산으로 인하여 인근의 기존 시설물 또는 주민들에게 비산먼지, 진동 또는 소음으로 인한 피해와 이로 인한 분규가 예상되는 경우에는 적절한 대책을 수립하여야 한다. ④ 계약상대자는 인근 주변환경을 파악하여 현황도에 표기(1/600 혹은 1/1200)하여 현장 사무실에 비치하고, 감독자의 요구 시에는 언제든지 제출하여야 한다. 1.4.5 제품자료 (1) 계약상대자는 레미콘 제조업자로 하여금 레미콘의 생산가능 규격, 현장까지의 운반시간, 배출시간, 콘크리트의 제조능력, 운반차의 수, 공장의 제조설비, 품질관리상태 등을 작성하여 감독자에 제출하여야 한다. (2) 계약상대자는 혼화재료 제조업자로 하여금 혼화재료의 성분, 특성 등 제반사항과 제조업체의 생산현황, 기술자료, 사용지침서, 사용실적 등을 작성하여 감독자에 제출하여야 한다. 1.4.6 재료반입전표 (1) 지구외 골재원에서 반입되는 골재는 반입되는 즉시 재료반입전표를 감독자에게 제출하여야 한다. (2) 재료반입전표에는 채취장소에 대한 지명·지번과 종류, 수량 등이 기재되어야 하고, 반입차종별로 제출하여야 한다. 1.4.7 시공상세도면 콘크리트 타설순서, 이음위치, 양생방법 등을 명시한 시공상세도면을 제출하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	1.4.8 시공계획서 계약상대자는 작업 시작 전 최소한 7일 이전에 운반, 타설 등에 관하여 다음 각 호의 사항에 관한 시공계획서를 감독자에 제출하여야 한다. (1) 전공정 중의 콘크리트 작업의 공정 (2) 1일에 타설할 콘크리트량에 맞추어 운반, 타설방법 등의 설비 및 인원배치 (3) 운반로, 운반경로 (4) 콘크리트 타설구획, 타설순서 (5) 콘크리트의 비비기에서 타설까지의 소요시간 (6) 시공이음의 위치, 시공이음의 처치방법 (7) 쿨드조인트 발생시 처리계획 (8) 급격한 기상변화에 따른 시공계획 (9) 한중이나 서중시 타설계획 (10) 진동기의 썰리넣는 간격, 깊이 및 한 장소당 진동시간 (11) 양생방법 및 기간 (12) 강우·강설대책 (13) 유해한 진동·충격방지대책 (14) 중량물의 적재방지 대책 1.4.9 레미콘 운반시 제출물 (1) 계약상대자는 제조업자로 하여금 콘크리트를 현장에 운반할 때마다 매차량 단위로 반드시 감독자에게 레디믹스트 콘크리트 납품서를 제출하여야 한다. (2) 계약상대자는 감독자가 요구시 배치(batch) 전산기록을 수시로 점검할 수 있도록 하여야 한다. (3) 감독자가 요구시 계약상대자는 배합설계, 콘크리트에 함유된 염화물 함유량 등의 계산에 기초가 되는 배합보고서를 제출하여야 한다. 1.4.10 구조물부위별 사용 콘크리트 종류 기록서 계약상대자는 현장에 사용되는 콘크리트에 대하여 구조물부위별 사용 콘크리트 종류 기록서를 작성하여야 한다. 1.4.11 콘크리트 압축강도 시험성과표 계약상대자는 압축강도 시험을 실시한 후 즉시 압축강도 시험 성과표 및 압축강도시험을 작성하여야 한다. 1.5 품질보증 1.5.1 레미콘 제조업자 자격 공사의 요건 및 이 시방서의 요건을 만족시키고 KS F 4009의 규정에 따라 레미콘을 제조할 수 있는 자로서, 재료시험기사 자격을 가진 기술자 혹은 이와 동등 이상의 지식, 경험이 있는 기술자가 상주하며, 감독자가 승인하는 자이어야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	1.5.2 공시체 관리대장 (1) 계약상대자는 공사중에 실시하는 콘크리트 압축강도시험의 적정성을 관리하기 위하여 공시체 관리대장을 실험실에 비치하여야 한다. (2) 계약상대자가 압축강도시험을 위한 공시체를 제작할 시에는 지체없이 관리대장에 기입하여야 한다. (3) 공시체 관리대장에는 다음과 같은 사항이 기재되어야 한다. ① 시료번호 ② 시료채취장소 ③ 공시체 제작일 / 시험일 ④ 설계기준강도(MPa) ⑤ 파괴하중(N) ⑥ 파괴강도(MPa) ⑦ 레미콘 제조회사 1.5.3 쿨드조인트 콘크리트의 쿨드조인트는 시공이음으로 예정되고, 적절하게 처리된 것이 아니면 허용해서는 안된다. 1.5.4 거푸집의 거동감시 콘크리트 타설중 압력으로 인한 거푸집과 매설물의 이동 또는 어긋남을 탐지할 수 있도록 감시장치를 갖추어야 한다. 1.5.5 균열조사 거푸집 제거와 동시에 균열조사 및 면조사를 하여 그 기록을 감독자에게 제출하여야 하며, 균열이 있을 시 구조물이 완성될 때까지 균열을 계속 추적하고 그 결과를 감독자에게 보고하여야 한다. 1.6 운반 및 저장 1.6.1 시멘트 시멘트의 포장, 운반 및 저장은 13-1절의 해당사항에 따라야 한다. 1.6.2 골재 골재의 저장은 13-3절의 해당사항에 따라야 한다. 1.6.3 혼화재료 혼화재료의 저장은 13-6절의 해당사항에 따라야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
2. 재 료 2.1 콘크리트 본 시방서 14-4절, 14-5절에 따른다. 2.2 강 재 본 시방서 14-11절, 14-12절에 따른다.	2. 재료 2.1 재료 2.1.1 콘크리트의 설계기준강도, 슬럼프 및 굵은 골재의 최대치수는 명시된 도면에 따르고, 기타 필요한 사항에 대하여는 감독자의 지시에 따라야 한다. 2.1.2 시멘트는 13-1절의 해당사항에 따라야 한다. 2.1.3 골재는 13-3절의 해당사항에 따라야 한다. 2.1.4 물은 13-4절의 해당사항에 따라야 한다. 2.1.5 혼화재료는 13-6절의 해당사항에 따라야 한다. 2.1.6 거푸집은 6-3-3절의 해당사항에 따라야 한다. 2.1.7 지수판은 6-4-11절의 해당사항에 따라야 한다. 2.1.8 콘크리트 양생용 피막형성제는 KS F 2540 또는 이와 동등 이상의 제품이어야 한다. 2.2 장비 2.2.1 배치플랜트는 13-1절의 해당사항에 따라야 한다. 2.2.2 믹서는 13-4절의 해당사항에 따라야 한다. 2.2.3 운반차는 13-5절의 해당사항에 따라야 한다. 2.2.4 버킷 버킷의 구조는 콘크리트를 투입, 배출할 때에 재료분리를 일으키지 않는 것으로서 콘크리트의 배출이 쉬워야 한다. 2.2.5 콘크리트 펌프 (1) 콘크리트 펌프의 기종은 콘크리트의 종류, 품질, 관의 지름을 포함한 배관조건, 타설장소, 1회의 타설량, 타설속도 등을 고려하여 선정하여야 한다. (2) 압송조건은 관내에 콘크리트가 막히는 일이 없도록 정하여야 한다. 2.2.6 트레미(Tremie) (1) 트레미(Tremie)를 사용할 경우 그 기종, 형식 및 사용방법에 대해서는 감독자의 승인을 받아야 한다. (2) 트레미는 수밀성을 가지며 콘크리트가 자유롭게 낙하할 수 있는 크기를 가져야 한다. 2.2.7 콘크리트 플레이서 콘크리트 플레이서를 사용할 경우 그 기종, 형식 및 사용방법에 대해서는 감독자의 승인을 받아야 한다. 2.2.8 벨트컨베이어 벨트컨베이어를 사용할 경우 콘크리트의 품질을 해치지 않도록 벨트컨베이어를 적당한 위치에 배치하고, 또 벨트컨베이어의 끝부분에는 조절판 및 깔때기를 설치해서 재료분리를 방지하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.2.9 슈트 (1) 슈트를 사용하는 경우에는 원칙적으로 연직슈트를 사용하여야 한다. 연직슈트는 깔때기 등을 이어대서 만들어 재료분리가 적게 일어나도록 하여야 한다. (2) 경사슈트에 의하여 운반된 콘크리트는 재료분리를 일으키기 쉽기 때문에 될 수 있는 대로 사용하지 않는 것이 좋다. (3) 경사슈트를 사용시는 전길이에 걸쳐 거의 일정한 경사를 가져야 하며, 그 경사는 콘크리트의 재료분리를 일으키지 않는 것(일반적으로 수평:수직=2:1의 비율)이어야 한다. (4) 슈트를 사용할 때는 감독자가 확인 후 사용하여야 한다. 2.2.10 진동기 (1) 콘크리트 봉형진동기는 KS F 8004, 콘크리트 거푸집 진동기는 KS F 8005 또는 이와 동등 이상의 제품이어야 한다. (2) 콘크리트의 다지기, 특히 뒤편죽 콘크리트의 다지기에는 내부진동기를 사용하여야 한다. (3) 콘크리트 진동기의 형식, 크기, 숫자는 부재단면의 두께와 면적, 한 번에 운반되는 콘크리트의 양, 굵은 골재의 최대치수, 잔골재율, 콘크리트 반죽질기 등을 고려하여 확보하여야 한다. 2.3 배합 2.3.1 배합설계는 콘크리트 표준시방서 제2장 2.4 배합에 따라야 한다. 2.3.2 배합강도 (1) 구조물에 사용된 콘크리트의 압축강도가 설계기준강도보다 작아지지 않도록 현장 콘크리트의 품질변동을 고려하여 콘크리트의 배합강도(f_{cr})를 설계기준강도(f_{ck})보다 충분히 크게 정하여야 한다. (2) 콘크리트 배합강도는 다음의 두 식에 의한 값 중 큰 값으로 정한다. $f_{cr}=f_{ck}+1.34\times s \text{ (MPa)}$ $f_{cr}=(f_{ck}-3.5)+2.33\times s \text{ (MPa)}$ 여기서, s ; 압축강도의 표준편차 (MPa) (3) 콘크리트 압축강도의 표준편차는 실제 사용한 콘크리트의 30회 이상의 시험실적으로부터 결정하는 것을 원칙으로 한다. 그러나 압축강도의 시험횟수가 29회 이하인 경우는 그것으로 계산한 표준편차에 표 6-4-1-1의 보정계수를 곱한 값을 표준편차로 사용할 수 있다. (4) 콘크리트 압축강도의 표준편차를 알지 못할 때, 또는 압축강도의 시험횟수가 14회 이하인 경우, 콘크리트의 배합강도는 표 6-4-1-2와 같이 정한다.	

시험 횟수	표준 편차의 보정계수
15	1.16
20	1.08
25	1.03
30 이상	1.0

설계 기준강도 f_{ck} (MPa)	배합 강도 f_{cr} (MPa)
21 미만	$f_{ck} + 7$
21 이상 35 이하	$f_{ck} + 8.5$
35 초과	$f_{ck} + 10$

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	표 6-4-1-1 시험 횟수가 29회 이하일 때 표준편차의 보정계수 주) 위 표에 명시되지 않는 시험 횟수에 대해서는 직선보간한다. 표 6-4-1-2 압축강도의 시험횟수가 14회 이하인 경우의 배합강도 2.4 계량 및 비비기 2.4.1 각 재료의 계량장치는 공사 개시전 및 공사중에 정기적으로 점검하여 조정하여야 한다. 2.4.2 혼합기는 혼합작업을 수행하기 전에 드럼의 회전수를 기록하기 위한 자동계측기를 갖추어야 한다. 각 운송믹서(transmixer)는 물탱크 또는 물의 양을 정확히 계측할 수 있는 수량측정장치를 갖추어야 한다. 2.4.3 비비기 (1) 재료를 믹서에 넣는 순서는 믹서의 형식, 비비기시간, 골재의 종류 및 입도, 단위수량, 단위시멘트량, 혼화재의 종류 등에 따라 다르므로 KS F 2455에 의한 시험, 강도시험, 브리딩시험 등의 결과 또는 실적을 참고로 해서 정한다. (2) 비비기시간은 시험에 의하여 정하는 것을 원칙으로 한다. 비비기시간은 믹서안에 재료를 투입한 후 가경식믹서일 경우에는 1분 30초 이상, 강제식믹서일 경우에는 1분 이상을 표준으로 한다. (3) 비비기는 미리 정해둔 비비기 시간의 3배 이상 계속해서는 안된다. (4) 비비기를 시작하기 전에 미리 믹서에 모르타르를 부착시켜야 한다. (5) 비벼놓아 굳기 시작한 콘크리트는 되비벼서 사용해서는 안된다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3. 시 공 3.1 시공일반 3.1.1 착공 전에 콘크리트 공사의 골재원, 소요 골재의 운반, 레미콘 사용 또는 B/P 설치계획, 콘크리트 생산계획 등을 포함한 콘크리트 공사 시공계획서를 작성하여 감독자에게 제출하여야 한다. 3.1.2 콘크리트 치기 전에 칠위치, 소요인원, 칠장비, 칠 및 다짐방법 등을 포함한 콘크리트 치기 계획서를 작성하여 감독자의 승인을 받아야 한다.	(6) 믹서안의 콘크리트를 전부 꺼낸 후가 아니면 다음재료를 투입해서는 안된다. (7) 믹서는 사용전후에 충분히 청소하여야 한다. 2.4.4 자재허용오차 콘크리트 배치 플랜트의 계량기 눈금, 자동계량장치는 13-4 시멘트 콘크리트의 해당사항에 따라야 한다. 2.5 자재 품질관리 2.5.1 한배치와 다음 배치의 콘크리트를 치는 시간 간격을 통제하여야 하며 어떠한 경우에도 30분을 초과하여서는 안된다. 2.5.2 계약상대자는 콘크리트 배치 플랜트를 공사개시전 1회 그리고 필요시마다 계량기의 눈금점검, 자동계량장치를 점검하여야 한다. 2.5.3 물은 필요시마다 수질검사를 실시하여야 한다. 2.5.4 배합설계는 재료가 다른 각 배합마다 시멘트 품질시험을 포함하여 실시하여야 한다. 2.5.5 콘크리트 시험 콘크리트 표준시방서 제2장 2.6 자재품질관리의 규정을 따른다. 2.5.6 검사 (1) 계약상대자는 시료채취 및 검사에 필요한 모든 시설을 제공하여야 한다. (2) 점검일람표 작성을 위해 감독자가 요구하는 경우 감독자가 선정한 위치에서 사용할 재료의 종류별로 3개의 시료를 제공하여야 한다. (3) 최초검사에 합격한 시멘트일지라도 품질의 변동이 예상되어 재시험을 한 결과, 품질기준에 맞지 않을 경우에는 새로운 시멘트로 대체하여야 한다. 3. 시공 3.1 시공조건 확인 3.1.1 현장여건 파악 계약상대자는 작업시작전 구조물 설치 도면을 검토하여 도면의 이상 유무를 체크하고 이상이 있을시 즉시 감독자에게 보고하여야 한다. 3.1.2 콘크리트 타설 전에, 거푸집, 토압지지면, 철근 및 매설물 등을 검사한 후 감독자의 승인을 받아야 한다. 감독자가 공급한 타설 기록부를 기입해서 서명하고, 감독자도 타설을 시작하기 전에 기록부에 서명한다. 3.1.3 계약상대자는 레미콘 제조업자와 콘크리트의 운반 및 반입에 관하여 미리 다음 사항을 반드시 협의하여야 하며, 그 결과를 시공전에 감독자에게 제출하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.1.3 구조물 시공전 콘크리트 균열에 대한 균열제어계획을 수립하여 감독자에게 제출하고 이를 이행하여야 하며, 거푸집 제거와 동시에 구조물 부위별 균열조사 및 면조사를 하여 그 기록을 감독자에게 제출하여야 한다. 또한 균열이 발생되었을 경우에는 균열의 발전여부 등을 계속 추적하여야 하며 이에 대한 보수·보강 대책을 강구하여 보수·보강하여야 한다. 3.2 동바리와 거푸집 본 시방서 7-4절 3.3에 따른다. 3.3 운 반 콘크리트 비비기로부터 치기를 시작할 때까지의 콘크리트 운반시간은 외기 온도 25℃ 이상일 때 1.5시간, 25℃ 이하일 때 2시간을 넘어서는 안된다.	(1) 실제반입시간이 반입예정시간과는 떨어져 있기 때문에 콘크리트를 타설에 지장을 줄 경우의 조치 (2) 날씨 그 이외에 콘크리트의 반입예정 일시를 변경할 경우에 조치 (3) 공사현장의 사정에 따라 운반차의 하역을 현저하게 지연시킬 경우에 조치 (4) 운반차의 충분한 투입대수 확보와 콘크리트 타설중 운반차 고장시 추가투입 방안 조치 3.1.4 구조물 시공전 콘크리트 균열에 대한 균열제어계획을 수립하여 감독자에게 제출하고 이를 이행하여야 하며, 거푸집 제거와 동시에 구조물 부위별 균열조사 및 면조사를 하여 그 기록을 감독자에게 제출하여야 한다. 또한 균열이 발생되었을 경우에는 균열의 발전여부 등을 계속 추적하여야 하며 이에 대한 보수·보강 대책을 강구하여 보수·보강하여야 한다. 3.2 작업준비 3.2.1 콘크리트 타설 전 24시간 내에 콘크리트의 반입 및 타설 일정을 통지하고, 타설 전날의 오후 3시전까지는 감독자에게 알려야 한다. 3.2.2 가능한 한 콘크리트는 정상작업시간중에 타설하여야 한다. 콘크리트 타설 일정이 정상업무시간이 아닌 시각에 치도록 되어 있을 때는 타설에 앞서서 48시간 내에 특별한 상황을 감독자에게 통지하여야 한다. 3.2.3 콘크리트를 타설 전에 운반장치, 타설설비 및 거푸집 안을 청소하여 콘크리트 속에 잡물이 혼입되는 것을 방지하여야 한다. 3.2.4 얇은기초와 슬래브의 흙바닥 면이나 지지면은 콘크리트 타설 바로 전에 습하게 해주어야 하지만, 포화되거나 진흙탕이 되어서는 안된다. 3.2.5 콘크리트를 타설 전에 운반 및 타설설비 등이 시공계획에 충분히 일치하는 가를 확인하여야 한다. 3.3 운반 3.3.1 콘크리트는 중앙배치플랜트에서 트럭믹서로 현장까지 운송하여야 한다. 3.3.2 콘크리트는 물-시멘트비, 슬럼프, 공기량 및 균일성 등 명시된 물성을 나쁘게 변동시키지 않고, 타설지점에 효율적으로 반입될 수 있는 방법으로 현장까지 운송하여야 한다. 3.3.3 콘크리트를 소운반해서 타설할 때는 재료분리가 일어나지 않는 방법으로 하여야 한다. 3.3.4 콘크리트는 신속하게 운반하여 즉시 치고, 충분히 다져야 한다. 3.3.5 비비기로부터 타설이 끝날 때까지의 시간은 외기온도가 25℃를 넘었을 때는 1.5시간, 외기온도가 25℃이하일 때는 2시간을 넘어서는 안된다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.4 콘크리트 치기 3.4.1 콘크리트를 치기전 철근 및 거푸집 등에 대해 감독자의 승인을 받은 후 치기 작업을 하여야 한다. 3.4.2 콘크리트를 치기 전에는 물청소를 하여 이물질을 제거하여야 하며, 거푸집의 변형을 방지하여야 한다. 3.4.3 한 구획내의 콘크리트는 치기가 완료될 때까지 연속 작업하여야 한다. 3.4.4 콘크리트는 표면이 수평이 되도록 쳐야 하며 1층의 치기 높이는 40~50cm 이하로 한다. 3.4.5 콘크리트 배출구로 부터 치기면까지의 높이는 1.5m 이하로 한다. 3.4.6 치기 도중 콘크리트 운반차량 또는 생산장비의 고장 등으로 치기가 중단된 경우에는 시공이음(Cold joint)이 생기지 않도록 하여야 한다. 부득이 시공이음을 하여야 하는 경우에는 친 콘크리트 면이 수평이 되도록 면을 정리하고 표면의 레이탄스나 뜯돌 등을 제거하고 감독자의 확인을 받은 후 치기를 시작하여야 한다. 3.4.7 벽 또는 기둥과 같이 높이가 높은 콘크리트를 연속해서 칠 경우에는 콘크리트 치기의 속도를 30분에 1~1.5m정도로 한다. 3.4.8 벽체와 슬래브의 접합부는 벽체의 콘크리트 침하를 1~2시간 기다린 후 상부 슬래브를 연속해서 치거나 분리해서 쳐야 한다. 3.4.9 칠 부재의 두께가 50cm 이상일 때는 침하균열이 발생되지 않도록 치기 속도를 저감시켜야 하며, 치기종료후 표면 조사를 하여 침하균열이 발생된 경우에는 즉시 탬핑을 하여 균열을 제거하여야 한다. 3.4.10 거푸집 제거후 즉시 콘크리트면을 조사하고, 골재분리 등을 발견하였을 때에는 불완전한 부분을 제거하고 물로 충분히 적신 후 모르타르로 매끈하게 마무리하여야 하며 수축균열이 발생되지 않도록 양생하여야 한다.	3.3.6 운반전표에는 플랜트에서의 출발시간 및 현장도착시간을 나타내어야 하며, 현장 도착시간을 현장관리자가 기재하여야 한다. 3.3.7 운반할 때에는 콘크리트의 재료분리가 될 수 있는대로 적게 일어나도록 하여야 하며, 현장에서 부리기 전에 고속으로 혼합하여 균질한 상태로 타설하여야 한다 3.3.8 플랜트를 떠난 후 운반믹서내에 추가로 물을 주입해서는 안된다. 3.3.9 부분적으로 굳어진 콘크리트를 운반하여서는 안된다. 3.4 콘크리트 타설 3.4.1 콘크리트 타설은 시공계획서에 따라 타설하여야 한다. 3.4.2 레미콘을 사용하여 타설작업을 할 시에는 계약상대자는 레미콘 생산업자와 지속적으로 연락을 유지하여야 한다. 3.4.3 콘크리트 타설장비는 콜드 조인트가 생기지 않고, 재료의 분리나 손실이 없이 콘크리트가 부러지는 타설속도를 낼 수 있는 충분한 용량을 가진 것이라야 한다. 3.4.4 콘크리트 타설은 승인된 치수와 형상을 가진 부재가 완성될 때까지 연속작업으로 실시하여야 한다. 3.4.5 콘크리트의 1층 다짐높이는 내부 진동기의 성능 등을 고려하여 50cm이하로 하는 것이 좋고, 쳐 올라가는 속도는 일반적으로 30분에 1.5m정도 이하로 하여야 한다. 3.4.6 콘크리트는 제조작이나 흘리는 것을 피할 수 있도록 최종수평위치에서 되도록 가깝게 부려야 한다. 3.4.7 철근이 분리를 일으킬 수 있는 곳에서 콘크리트를 마구 떨어뜨려서는 아니되고, 1.5m이상 떨어뜨려서도 아니된다. 콘크리트는 소성체의 표면이 거의 수평하게 유지되도록 부려야 한다. 3.4.8 콘크리트의 타설중 표면에 블리딩수가 있는 경우에는 이것을 제거하고 콘크리트 타설을 하여야 한다. 3.4.9 슬래브 또는 보의 콘크리트가 벽 또는 기둥의 콘크리트와 연속해 있는 경우에는 침하균열을 방지하기 위해 벽 또는 기둥의 콘크리트 침하를 1~2시간 기다린 후 슬래브 또는 보의 콘크리트를 타설하여야 한다. 또한, 돌출부분을 갖는 구조물의 경우에도 같은 방법으로 시공하여야 한다. 3.4.10 콘크리트를 2층이상으로 나누어 타설할 경우 상층의 콘크리트 타설은 하층의 콘크리트가 굳기 시작하기 전에 행하고 상층과 하층이 일체가 될 수 있도록 진동봉을 하층 콘크리트까지 찢러 넣어 다짐하여야 한다. 3.4.11 친 콘크리트는 거푸집 안에서 횡방향으로 이동시켜서는 안된다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.4.11 콘크리트 진동기의 형식, 크기, 숫자는 부재단면의 두께와 면적, 한 번에 운반되는 콘크리트의 양, 굵은 골재의 최대치수, 잔골재율, 콘크리트 반죽질기 등을 고려하여 확보하여야 한다. 3.4.12 교량상부의 콘크리트 슬래브는 데크 피니셔(Deck finisher) 등을 사용하여 시공하여야 한다.	3.4.12 거푸집에 낸 개구부, 트레미관 또는 재료분리나, 이미 타설한 콘크리트의 표면위의 거푸집이나 철근에 굳은 콘크리트가 붙지 않게 콘크리트를 칠 수 있는 다른 승인된 장치를 사용하여야 하며, 이러한 장치는 콘크리트가 수직으로 떨어지도록 설치하여야 한다. 3.4.13 치는 부재의 두께가 0.5 m이상일 때는 특히 침하균열이 발생되지 않도록 타설속도를 저감시켜야 하며, 타설종료 후 표면조사를 하여 균열이 발생할 경우 즉시 탬핑하여 균열을 제거하여야 한다. 3.5 펌핑 3.5.1 콘크리트는 최대 슬럼프가 유지되고, 예정된 장소에 대해서 공사감독자가 승인하는 경우, 펌핑으로 칠 수 있다. 3.5.2 펌핑장비는 재료분리없이 반입지점에서 연속적인 콘크리트의 흐름이 보장되는 크기와 설비를 갖추어야 한다. 3.5.3 호스의 단부에서 콘크리트는 1.5m내의 자유낙하고를 갖게 하여야 하며, 펌프의 호스는 철근이 당초의 위치에서 이동되지 않도록 말굽이나 유사한 장치위에 지지하여야 한다. 3.5.4 콘크리트는 적절한 펌핑이 될 수 있도록 감독자의 승인을 얻어 유도화제를 첨가할 수 있다. 3.5.5 콘크리트 펌프카의 원활한 펌핑을 위하여 최초에 사용하는 모르타르는 구조물 콘크리트 타설에 사용되어서는 안된다. 3.6 다지기 3.6.1 콘크리트는 타설 중에 기계적인 진동으로 충분히 다져야 한다. 3.6.2 진동은 능숙하고 숙련된 경험있는 작업원이 체계적인 방법으로 실시하여야 한다. 3.6.3 진동기는 콘크리트를 타설한 전면적에서 일정한 간격으로 수직하게 찢러 넣었다가 뽑아내어야 하며, 찢러넣기의 간격은 찢러넣기 영향권이 겹칠 수 있어야 한다. 3.6.4 콘크리트 진동기의 형식, 크기, 숫자는 부재단면의 두께와 면적, 한 번에 운반되는 콘크리트의 양, 굵은 골재의 최대치수, 잔골재율, 콘크리트 반죽질기 등을 고려하여 확보하여야 한다. 3.6.5 장시간의 다짐으로 인하여 재료분리가 발생되지 않도록 하여야 한다. 3.6.6 진동다짐을 할 때에는 진동기를 아래층의 콘크리트 속에 100 mm정도 찢러 넣어야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.5 시공이음 3.5.1 시공이음은 설계도서에 표시된 지점에 위치하여야 하며, 시공이음이 추가될 때는 반드시 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.5.2 시공이음은 압축력이 작용하는 방향에 직각으로 설치하여야 하며, 전단력이 최소가 되는 지점에 설치하여야 한다. 3.5.3 시공이음은 이음선이 직선이 되도록 하여야 한다. 3.5.4 콘크리트 치기 작업시 시공이음면은 모래 뿜기 또는 쇠파슬로 레이탄스와 느슨한 골재를 제거하고, 깨끗한 물로 고압 살수한 다음, 모르타르에 의한 콘크리트의 결합이 보장되도록 하여야 한다. 3.5.5 날개벽이나 미적 감각을 살려야 하는 구조물의 표면에는 시공이음이 생기지 않도록 특별히 주의하여야 한다. 3.5.6 구조적으로 일체가 되도록 하기 위해서는 이음면에 부배합의 모르타르나 양질의 접합제 등을 발라 이음을 튼튼하게 할 수 있는 조치를 하여야 한다.	3.6.7 진동은 벌집, 공기와 돌주머니, 줄무늬, 콜드조인트 및 육안으로 나타나는 층선 등이 없고, 조직과 외관이 균일한 콘크리트가 되게 실시하여야 한다. 3.6.8 수직면과 처진대로의 마무리가 요구되는 미장콘크리트에서는 보기 좋지 않은 공극, 벌집 기타 표면 결함이 없어지도록 거푸집 표면에 모르타르가 모이게 할 수 있는 추가 진동과 밀어넣기를 하여야 한다. 3.6.9 콘크리트 진동에 대한 추가절차는 다음과 같다. (1) 진동기 찢러넣기 간격을 줄이고 찢러넣기 시간을 늘린다. (2) 진동기가 철근과 거푸집에 닿지 않게 하면서 거푸집 표면에 가깝게 찢러 넣는다. (3) 거푸집 표면에서 진동에 보충해서 밀어넣기를 한다. (4) 거푸집의 진동은 밀어넣기 할 위치에 대한 감독자의 승인이 있을 경우에만 하여야 한다. 3.7 시공이음 3.7.1 설계도서에 정해져 있는 이음의 위치와 구조는 지켜져야 한다. 3.7.2 설계도서에 정해져 있지 않은 이음을 설치한 경우에는 구조물의 강도, 내구성 및 외관을 해치지 않도록 위치, 방향 및 시공방법을 시공계획서 및 시공상세도에 명기하여 감독자의 사전승인을 받아야 한다. 3.7.3 시공이음은 압축력이 작용하는 방향에 직각으로 설치하여야 하며, 전단력이 최소가 되는 지점에 설치하여야 한다. 3.7.4 부득이하게 전단력이 큰 위치에서 이어침 표시를 설정할 경우는 적절한 방법을 강구하여 이것을 보강하여야 한다. 3.7.5 시공이음은 직선이고 경우에 따라 구조물과 정확하게 수직하고 수평한 배치를 갖게 하여야 한다. 3.7.6 콘크리트 타설 작업시 시공이음면은 모래 뿜기 또는 쇠파슬로 레이탄스와 느슨한 골재를 제거하고, 깨끗한 물로 고압 살수한 다음, 모르타르에 의한 콘크리트의 결합이 보장되도록 하여야 한다. 3.7.7 날개벽이나 미적 감각을 살려야 하는 구조물의 표면에는 시공이음이 생기지 않도록 특별히 주의하여야 한다. 3.7.8 구조적으로 일체가 되도록 하기 위해서는 이음면에 부배합의 모르타르나 양질의 접합제 등을 발라 이음을 튼튼하게 할 수 있는 조치를 하여야 한다. 3.7.9 이음면에 모르타르나 접합제를 사용하지 않는 경우에는 타설 시작 전 충분한 살수를 하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.7 양생 및 보호 3.7.1 양생 및 보호 일반 (1) 콘크리트는 친 후 경화에 필요한 온도, 습도조건을 유지하며, 유해한 작용의 영향을 받지 않도록 충분히 양생하여야 한다. (2) 양생방법과 이에 소요되는 자재와 장비는 사전에 감독자의 승인을 얻어야 한다. (3) 양생기간 동안 하중을 싣거나, 충격을 가하거나, 기타 압력이 발생하는 일이 없도록 콘크리트를 보호하여야 한다.	3.7.10 수축에 대한 시간여유를 주기 위해서는 12시간 내에는 시공이음의 굳은 쪽에 콘크리트를 쳐서는 아니된다. 3.7.11 역방향 타설 콘크리트의 시공시에는 콘크리트의 침하를 고려하여 시공이음이 일체가 되도록 콘크리트의 재료, 배합 및 시공방법을 선정하여야 한다. 3.7.12 철근은 시공이음을 가로질러서 연속되어야 한다. 3.7.13 콘크리트를 계속해서 타설 전에 거푸집을 다시 조이고, 콘크리트표면은 적셔야 한다. 3.8 신축이음 3.8.1 신축이음의 설치구조 및 간격은 승인된 시공도면에 따른다. 3.9 균열유발줄눈 3.9.1 균열유발줄눈의 설치구조 및 간격은 승인된 시공도면에 따른다. 3.10 양생 및 보호 3.10.1 콘크리트는 친 후 경화에 필요한 온도, 습도조건을 유지하며, 유해한 작용의 영향을 받지 않도록 습윤양생을 하고 강도가 완전히 발휘될 때까지 충격이나 기타응력이 발생되지 않도록 보호하여야 한다. 3.10.2 양생방법과 이에 소요되는 자재와 장비는 사전에 감독자의 승인을 얻어야 한다. 3.10.3 양생기간 동안 하중을 싣거나, 충격을 가하거나, 기타 압력이 발생하는 일이 없도록 콘크리트를 보호하여야 한다. 3.10.4 콘크리트의 양생은 흙, 모래, 톱밥, 짚, 건초 등으로 양생하는 것은 허용되지 않는다. 3.10.5 습윤양생이 곤란할 경우 감독자의 승인을 받아 피막양생을 할 수 있다. 3.10.6 습윤양생 (1) 콘크리트는 친 후 경화를 시작할 때까지 직사광선이나 바람에 의해 수분이 증발하지 않도록 방지하여야 한다. (2) 콘크리트의 표면을 해치지 않고 작업이 될 수 있을 정도로 경화하면 콘크리트의 노출면은 양생용 가마니 및 마포 등을 덮고 살수하여 습윤양생을 하여야 한다. (3) 습윤양생이 곤란한 경우에는 콘크리트의 표면에 막을 만드는 막양생제를 균일하게 살포하여 양생하여야 한다. (4) 덮는 자재로 인해 표면이 거칠어지거나 색이 변색되지 않도록 주의하여야 한다.	

일평균기온	보통포틀랜드시멘트	고로슬래그시멘트 플라이애쉬시멘트 B종	조강포틀랜드시멘트
15℃ 이상	5일	7일	3일
10℃ 이상	7일	9일	4일
5℃ 이상	9일	12일	5일

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	표 6-4-1-3 습윤양생기간의 표준	
3.7.3 온도제어양생 (1) 콘크리트는 경화가 충분히 진행될 때까지 경화에 필요한 온도조건을 유지하여 저온, 고온 등 급격한 온도변화로 인한 유해한 영향을 받지 않도록 하여야 한다. (2) 기온이 현저하게 높을 경우나, 콘크리트 내·외부의 큰 온도차가 예상되는 경우 또는 부재의 크기가 크고 온도상승이 큰 경우에는 온도응력에 의한 균열이 발생하지 않도록 파이프 쿨링, 프리쿨링, 표면보온 또는 이들 방법을 병용하여 콘크리트의 온도나 온도차를 제어하여야 한다.	3.10.7 온도제어 양생 (1) 콘크리트는 경화가 충분히 진행될 때까지 경화에 필요한 온도조건을 유지하여 저온, 고온, 급격한 온도변화 등에 유해한 영향을 받지 않도록 하여야 한다. (2) 기온이 현저하게 높을 경우나, 콘크리트 내·외부의 큰 온도차가 예상되는 경우 또는 부재의 크기가 크고 온도상승이 큰 경우에는 온도응력에 의한 균열이 발생하지 않도록 파이프 쿨링, 프리쿨링, 표면보온 또는 이들 방법을 병용하여 콘크리트의 온도나 온도차를 제어하여야 한다. (3) 온도제어양생을 실시할 경우에는 온도제어방법 및 양생일수를 콘크리트의 종류 및 형상, 치수를 고려하여 적절히 정하여야 한다. 3.10.8 촉진양생 (1) 증기양생을 실시하는 경우에는 콘크리트를 친 후 3시간 이상 경과한 후에 가열을 시작하여야 하고 양생실의 온도상승은 원칙적으로 1시간당 15℃이하로 한다. 또 양생실의 온도는 65℃를 넘지 않아야 한다. (2) 기타 촉진 양생을 실시할 경우에는 콘크리트에 나쁜 영향을 미치지 않도록 양생을 개시하는 시기, 온도의 상승속도, 양생온도 및 양생시간 등을 정하여야 한다. 3.10.9 금방친 콘크리트는 뜨거운 햇빛, 건조한 바람, 비, 손상으로부터 또는 더러워지지 않게 보호하여야 한다. 3.10.10 떠오른 표면수가 흠어지고 마무리 작업이 시작된 후에는 금방 친 슬래브에 분무를 하여야하고, 마무리 작업이 완료될 때까지는 언제라도 슬래브가 건조하게 되지 않게 하여야 한다. 3.10.11 모서리는 차량통행이나 사용으로 손상을 받지 않도록 보호하여야 한다. 3.10.12 콘크리트는 양생기간중 무거운 장비의 이동이나 콘크리트가 하중응력, 하중충격 또는 과도한 진동을 받아서 야기되는 기계적이고 물리적인 응력을 받지 않도록 보호하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.6 표면의 끝마무리 3.6.1 굳지 않은 콘크리트 표면의 마무리 (1) 콘크리트 표면은 나무 흙손으로 두드려 모르타가 표면에 떠오르게 한 다음 요철이 없도록 고르기를 하여야 하며, 그 표면을 젖은 솔로 평평하게 마무리해야 한다. (2) 마무리 작업후 콘크리트가 굳기 시작할 때까지 일어나는 균열은 다짐(tamping) 또는 재마무리에 의하여 제거하여야 한다. (3) 교량의 콘크리트 슬래브나 포장층의 표면은 테크피니셔 등으로 마무리를 하여야 한다. 다만 감독자의 승인이 있을 때에는 설계도서에 표시된 요철을 만들 수 있는 형판을 사용하여 마무리 할 수도 있다. (4) 기계마무리를 할 수 없을 때에는 감독자의 승인을 얻어 인력으로 마무리할 수도 있다. 이때에는 설계도서에 표시된 편구배에 적합하도록 흙손으로 고르고, 직선 각재로 두드린 후 마대 등으로 표면 및 거친면 마무리를 하여야 한다. 3.6.2 경화된 콘크리트 표면의 마무리 (1) 콘크리트의 표면은 거푸집을 제거한 후 즉시 마무리하여야 한다. (2) 거푸집을 지지하는데 사용했던 철선이나 기타 금속장치는 콘크리트 표면에 돌출 되지 않도록 절단하여야 한다. (3) 거푸집의 이음 때문에 생긴 불규칙한 면은 갈아내어야 한다. (4) 콘크리트 표면에 생긴 작은 구멍인 경우에는 구체에 사용했던 콘크리트와 같은 배합비의 모르타로 채움을 하며, 비교적 큰 구멍인 경우에는 주변의 느슨한 재료를 제거한 다음 물로 완전히 포화시킨 후 구멍 내부의 표면에 얇은 시멘트 막을 만든 다음 채움을 하여야 한다. (5) 구조물의 강도에 현저한 영향을 미칠 수 있는 부분은 시공자 부담으로 일부나 전부를 제거하여 재시공하여야 한다.	3.11 표면마무리 3.11.1 굳지 않은 콘크리트 표면의 마무리 (1) 상단 표면은 나무 흙손으로 두드려 모르타르가 표면에 떠오르게 한 다음 요철이 없도록 고르기를 하여야 하며, 그 표면을 젖은 솔로 약하게 문질러야 한다. (2) 마무리 작업후 콘크리트가 굳기 시작할 때까지 일어나는 균열은 다짐(tamping) 또는 재마무리에 의하여 제거하여야 한다. (3) 교량의 콘크리트 슬래브나 포장층의 표면은 테크피니셔(deck finisher) 등으로 마무리를 하여야 한다. 다만, 감독자의 승인이 있을 때에는 설계도서에 표시된 요철을 만들 수 있는 형판을 사용하여 마무리 할 수도 있다. (4) 기계마무리를 할 수 없을 때에는 감독자의 승인을 얻어 인력으로 마무리할 수도 있다. 이 때에는 설계도서에 표시된 편경사에 적합하도록 흙손으로 고르고, 직선 각재로 두드린 후 마대 등으로 표면 및 거친면 마무리를 하여야 한다. 3.11.2 경화된 콘크리트 표면의 마무리 (1) 콘크리트의 표면은 거푸집을 제거한 후 즉시 마무리 하여야 한다. (2) 거푸집을 지지하는데 사용했던 철선이나 기타 금속장치는 콘크리트 표면에 돌출되지 않도록 절단하여야 한다. (3) 거푸집의 이음 때문에 생긴 불규칙한 면은 갈아내어야 한다. (4) 콘크리트 표면에 생긴 작은 구멍인 경우에는 구체에 사용했던 콘크리트와 같은 배합비의 모르타르로 채움을 하며, 비교적 큰 구멍인 경우에는 주변의 느슨한 재료를 제거한 다음 물로 완전히 포화시킨 후 구멍 내부의 표면에 얇은 시멘트 막을 만든 다음 채움을 하여야 한다. (5) 구조물의 강도에 현저한 영향을 미칠 수 있는 부분은 계약상대자 부담으로 일부나 전부를 제거하여 재시공하여야 한다.	

강재종류	건조환경	일반환경	부식성 환경	고부식성 환경
철근	0.006t _c	0.005t _c	0.004t _c	0.0035t _c
PS강재	0.005t _c	0.004t _c	-	-

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.12 시공허용오차 3.12.1 균열 허용오차 (1) 구조물에 발생하는 콘크리트의 균열은 다음 표 6-4-1-4의 범위이내 이어야 한다. 표 6-4-1-4 콘크리트 구조물의 허용균열 폭(mm) t_c : 최외단 휨철근과 콘크리트 표면사이의 콘크리트 최소피복(mm) (2) 물을 저장하는 수조 등과 같은 구조의 허용 균열폭은 0.2 mm로 하여야 한다. 다만, 부식성 또는 고부식성 환경에 노출되어 있으면서 수밀성을 요구하는 균열폭은 0.13 mm로 한다. 3.12.2 치수의 허용오차 (1) 거푸집을 사용한 콘크리트의 면에서 거칠게 거푸집이 마무리 됐을 경우에는 구멍, 기타 결함이 있는 부위는 땀질하고, 6 mm이상의 돌기물은 제거하여야 한다. (2) 수직오차 ① 높이가 300 mm 미만인 경우 가. 선, 면 그리고 모서리 : 25 mm이하 ② 높이가 300 mm 이상인 경우 가. 선, 면 그리고 모서리 : 높이의 1/1,000 이하, 다만 최대 150 mm 이하 나. 노출 모서리 기둥, 콘트롤 조인트 홈 : 높이의 1/2,000 이하, 다만 최대 75 mm이하 (3) 수평오차 ① 부재(슬래브밑, 천장, 보밑 그리고 모서리) : 25 mm이하 ② 슬래브 중앙부에 300 mm 이하의 개구부가 생기는 경우 또는 가장 자리에 큰 개구부가 있는 경우 : 13 mm 이하 ③ 쇠뚝자름, 조인트 그리고 슬래브에서 매설물로 인해 약화된 면 : 19 mm이하 (4) 콘크리트 슬래브 바탕 마감의 허용오차 ① 슬래브 상부면 가. 지반면에 접한 슬래브 : 19 mm이하 나. 동바리를 제거하지 않은 기준층 슬래브 : 19 mm이하 ② 동바리를 제거하지 않은 부재 : 19 mm 이하	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(5) 부재 단면 치수의 허용오차 ① 기둥, 보, 교각, 벽체(두께만 적용) 그리고 슬래브(두께만 적용) 등의 부재 가. 단면치수가 300 mm 미만 : +9 mm, -6 mm 나. 단면치수가 300 mm~900 mm 이하 : +13 mm, -9 mm 다. 단면치수가 900 mm 이상 : +25 mm (6) 기타 허용오차 ① 계단 가. 계단의 높이 : 3 mm 이하 나. 계단의 넓이 : 6 mm 이하 ② 홈 가. 폭이 50 mm 이하인 경우 : 3 mm 나. 폭이 50 mm~300 mm 이하인 경우 : 3 mm ③ 콘크리트면 또는 선의 기울기는 3.0 m당 측정하여 다음의 허용오차 범위 이내이어야 한다. 가. 노출 모서리 기둥의 수직선, 노출콘크리트에 있는 컨트롤조인트의 홈 : 6 mm 나. 기타의 경우 : 9 mm (7) 부재를 관통하는 개구부 ① 개구부의 크기 : +25 mm, -6 mm ② 개구부의 중심선 위치 3.13 현장 품질관리 3.13.1 콘크리트의 품질관리 및 검사 (1) 콘크리트의 받아들이기 품질 검사 ① 콘크리트의 받아들이기 품질 검사는 콘크리트를 타설하기 전에 표 6-4-1-5에 따라 실시한다. ② 워커빌리티의 검사는 굵은골재 최대치수 및 슬럼프가 설정치를 만족하는지의 여부를 확인함과 동시에 재료분리 저항성을 외관 관찰에 의해 확인한다. ③ 강도검사는 콘크리트의 배합검사를 실시하는 것을 표준으로 한다. 배합검사를 실시하지 않은 경우에는 표 6-4-1-6에 따라 압축강도시험에 의해 검사를 실시한다. 이 검사에서 불합격된 경우에는 구조물에 대한 콘크리트의 강도검사를 실시하여야 한다. ④ 내구성 검사는 공기량, 염화물 이온량을 측정하는 것으로 한다. 내구성으로부터 정한 물-시멘트비에 대해서는 배합검사를 실시한다. 물-시멘트비에 대해서는 강도시험에 의해 확인해도 좋다. ⑤ 검사결과 불합격으로 판정된 경우에는 이 콘크리트를 사용해서는 안 된다.	

항 목		시험 · 검사방법	시기 및 횟수	판정기준
굳지 않은 콘크리트의 상태		외관 관찰	콘크리트 타설 개시 및 타설 중 수시로 함.	워커빌리티가 좋고, 품질이 균질하며 안정할 것
슬럼프		KS F 2402의 방법	압축강도 시험용 공시체 채취시 및 타설 중에 품질변화가 인정될 때	30 mm이상 80 mm미만 : 허용오차 ±15 mm 30 mm이상 180 mm이하 : 허용오차 ±25 mm
공기량		KS F 2409의 방법 KS F 2421의 방법 KS F 2449의 방법		허용오차 : ±1.5%
온 도		온도 측정		정해진 조건에 적합할 것
단위용적질량		KS F 2409의 방법		정해진 조건에 적합할 것
염화물이온량		KS F 4009 부속서 1의 방법	바다모래를 사용할 경우 2회/일, 그 밖의 경우 1회/주	원칙적으로 0.3kg/m ³ 이하
배합	단위 수량	굳지 않은 콘크리트의 단위수량시험으로부터 구하는 방법	내릴 때 오전 2회 이상, 오후 2회 이상	허용치 내에 있을 것
		골재의 표면수율과 단위 수량의 계량치로부터 구하는 방법	내릴 때 전체 배치	허용치 내에 있을 것
	단위 시멘트량	시멘트의 계량치	내릴 때 전체 배치	허용치 내에 있을 것
	물-시멘트비	굳지 않은 콘크리트의 단위수량과 시멘트의 계량치로부터 구하는 방법	내릴 때 오전 2회 이상, 오후 2회 이상	허용치 내에 있을 것
	기타 콘크리트 재료의 단위량	콘크리트 재료의 계량치	내릴 때 전체 배치	허용치 내에 있을 것
펌퍼빌리티		펌프에 걸리는 최대 압송 부하의 확인	펌프 압송시	콘크리트 펌프의 최대 이론 토출압력에 대한 최대압송부하의 비율이 80% 이하

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	표 6-4-1-5 콘크리트의 받아들이기 품질 검사	

종 류	항 목	시험·검사 방법	시기 및 횟수	판정기준
설계기준 강도로부터 배합을 정한 경우	압축강도 (일반적인 경우 재령 28일)	KS F 2405 의 방법 ¹⁾	1회/일, 또는 구조물의 중요도 와 공사의 규모에 따라 150 m ³ 마다 1회, 배합이 변경 될 때마다	3회 연속한 압축강도 시험값 의 평균이 설계 강도에 미달하는 확률이 1% 이하 라야 하고 또한 각각의 압 축강도 시험값이 설계기준 강도 보다 3.5 MPa를 미 달하는 확률이 1% 이하인 것을 적당한 생산자 위험 률로 추정할 수 있을 것
그 밖의 경우				압축강도의 평균치가 소요 의 물-시멘트비에 대응하 는 압축강도 이상일 것

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(2) 압축강도에 의한 콘크리트의 품질 검사 ① 압축강도에 의한 콘크리트의 품질 검사를 하는 경우에는 표 6-4-1-6에 의한다. ② 압축강도에 의한 콘크리트의 품질 관리는 일반적인 경우 조기재령에 있어서의 압축강도에 의해 실시한다. 이 경우, 시험체는 구조물에 사용되는 콘크리트를 대표할 수 있도록 채취하여야 한다. ③ 검사결과 콘크리트의 품질이 적당하지 않다고 판정되었을 경우에는, 감독자의 지시에 따라 배합의 수정, 기계설비의 성능검사, 작업방법의 개선 등 적절한 조치를 취하는 동시에, 구조물에 치고 있는 콘크리트가 소요의 목적을 달성할 수 있는가 어떤가를 확인하고, 필요에 따라 적당한 조치를 강구하여야 한다. 표 6-4-1-6 압축강도에 의한 콘크리트의 품질 검사 주: 1) 1회의 시험치는 현장에서 채취한 시험체 3개의 연속한 압축강도 시험값의 평균치임. 3.13.2 콘크리트 시공 검사 (1) 콘크리트의 운반 검사는 표 6-4-1-7에 따른다. (2) 콘크리트 타설 검사는 표 6-4-1-8에 따른다. (3) 콘크리트 양생 검사는 표 6-4-1-9에 따른다.	

항 목	시험·검사방법	시기 및 횟수	판정기준
운반설비 및 인원배치	외관 관찰	콘크리트 타설 전 및 운반 중	시공계획서와 일치할 것
운반방법	외관 관찰		시공계획서와 일치할 것
운반량	양의 확인		소정의 양일 것
운반시간	출하 및 도착 시간의 확인		3.3 운반에 적합할 것

항 목	시험·검사방법	시기 및 횟수	판정기준
타설설비 및 인원배치	외관 관찰	콘크리트 타설 전 및 타설 중	시공계획서와 일치할 것
타설방법	외관 관찰		시공계획서와 일치할 것
타설량	타설 개소의 형상치 수로 부터 양의 확인		소정의 양일 것

항 목	시험·검사방법	시기 및 횟수	판정기준
양생설비 및 인원배치	외관 관찰	콘크리트 양생 중	시공계획서와 일치할 것
양생방법	외관 관찰		시공계획서와 일치할 것
양생기간	일수, 시간의 확인		정해진 조건에 적합할 것

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(4) 검사 결과, 시공 시작시에 운반, 타설 혹은 양생이 적절하지 않다고 판단된 경우는 설비, 인원의 배치, 방법을 개선하는 등, 소요의 목적을 달성할 수 있도록 적절한 조치를 취하여야 한다. 콘크리트 타설이 완료되어 있는 경우는 구조물의 콘크리트가 소요의 목적을 달성하고 있는지 여부를 확인하여 필요에 따라 적절한 조치를 취하여야 한다. (5) 양생의 적합성 여부, 거푸집 떼어내기 시기 등을 정할 필요가 있는 경우, 혹은 조기에 재하할 때 안정성 여부를 확인할 필요가 있는 경우에는 콘크리트와 되도록 동일한 상태에서 양생한 시험체를 사용하여 강도시험을 실시하는 것이 좋다. 표 6-4-1-7 콘크리트의 운반 검사 표 6-4-1-8 콘크리트의 타설 검사 표 6-4-1-9 콘크리트의 양생 검사	

항 목	검사방법	판정기준
노출면의 상태	외관 관찰	평탄하고 곰보, 자육, 기포 등에 의한 결함, 철근피복 부족의 징후 등이 없으며, 외관이 정상일 것
균 열	스케일에 의한 관찰	균열폭은 콘크리트 구조설계기준 「4.2 균열」의 규정에 따르되, 구조물의 성능, 내구성, 미관 등 그의 사용목적에 손상시키지 않는 허용치의 범위 내에 있어야 함.
시공이음	외관 및 스케일에 의한 관찰	신구콘크리트의 일체성이 확보되어 있다고 판단되는 것

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.13.3 구조물의 검사 및 시험 (1) 일반사항 ① 콘크리트 구조물을 완성한 후, 적당한 방법에 의해 표면의 상태가 양호한가, 구조물의 위치, 형상, 치수 등이 허용오차 이내로 만들어졌는가, 구조물 중의 콘크리트의 품질이 소요의 품질인가, 구조물의 각 부위가 충분히 그 기능을 발휘할 수 있도록 만들어져 있는가 등에 관한 검사를 실시하여야 한다. ② 검사결과, 불합격이 되었을 경우 또는 비파괴검사 등의 결과로부터 상세 검사의 필요성이 생긴 경우의 조치에 대해서는 감독자의 지시에 따라야 한다. (2) 표면상태의 검사 ① 표면상태의 검사는 표 6-4-1-10에 의한다. ② 검사결과 이상이 확인된 경우에는 한국콘크리트학회에서 제정한 「콘크리트구조물의 보수·보강 요령」을 참고로 감독자의 지시에 따라 보수를 실시하여야 한다. 표 6-4-1-10 콘크리트의 표면상태의 검사 (3) 콘크리트 부재의 위치 및 형상치수의 검사 ① 콘크리트 부재의 위치 및 형상치수의 검사는 그 구조물의 특성에 적합한 별도의 기준을 정하여 실시하여야 한다. ② 검사결과, 이상이 확인된 경우에는 감독자의 지시에 따라 콘크리트를 깎아 내거나 재시공 또는 콘크리트 덧붙이기 등 적절한 조치를 취하여야 한다. (4) 철근피복 검사 ① 표면상태의 검사에 의해 철근피복이 부족한 조짐이 있는 경우에는 비파괴시험방법 등에 의해 철근피복 조사를 실시하여 소정의 철근피복이 확보되어 있는지를 검사하여야 한다. ② 검사결과, 불합격된 경우에는 감독자의 지시에 따라 적절한 조치를 강구하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(5) 구조물 중의 콘크리트 품질의 검사 ① 콘크리트의 받아들이기 검사 또는 시공 검사에서 합격 판정되지 않은 경우, 또는 이들 검사가 확실히 실시되지 않은 경우에는 구조물 중의 콘크리트 품질 검사를 실시하여야 한다. ② 구조물 중의 콘크리트의 품질 검사는 「3.13.1 콘크리트의 품질관리 및 검사」에 의해 실시하는 것으로 한다. ③ 구조물 중의 콘크리트 품질 검사시 필요할 경우에는 비파괴시험에 의한 검사를 실시하는 것으로 한다. ④ 콘크리트학회 발행「비파괴 시험법에 의한 콘크리트 강도 평가 요령」에 의한 비파괴 시험에 의해 실제 구조물중의 콘크리트 품질 검사를 실시한다. ⑤ 비파괴 시험결과를 종합적으로 판단한 결과, 구조물의 성능에 의심이 가는 경우에는 감독자의 지시에 따라 적절한 조치를 취하여야 한다. (6) 현장에서 양생한 공시체의 제작, 시험 및 강도 결과 ① 감독자는 실제의 구조물에서 콘크리트의 보호와 양생이 적절한지를 검토하기 위하여 현장상태에서 양생된 공시체 강도의 시험을 요구할 수 있다. ② 현장에서 양생되는 공시체는 KS F 2403에 따라 현장 조건하에서 양생하여야 한다. ③ 현장 양생되는 공시체는 시험실에서 양생되는 공시체와 똑같은 시간에 동일한 시료를 사용하여 만들어야 한다. ④ 설계기준강도(f_{ck})의 결정을 위해 지정된 시험 재령 일에 실시한 현장 양생된 공시체 강도가 동일조건인 시험실에서 양생된 공시체 강도의 85%보다 작을 때는 콘크리트의 양생과 보호절차를 개선하여야 한다. 만일 현장 양생된 것의 강도가 설계기준강도보다 3.5 MPa를 더 초과하면 85%의 한계조항은 무시할 수 있다. (7) 시험결과 콘크리트의 강도가 작게 나오는 경우 ① 시험실에서 양생된 공시체 개개의 압축시험결과가 설계기준강도보다 3.5 MPa 이상 작거나 또는 현장에서 양생된 공시체의 시험결과에서 결점이 나타나면, 구조물의 하중지지 내력이 부족하지 않도록 적절한 조치를 취하여야 한다. ② 콘크리트 강도가 현저히 부족하다고 판단될 때, 그리고 계산에 의해 하중저항 능력이 크게 감소되었다고 판단될 때에는 문제된 부분에서 코어를 채취하여 KS F 2422에 따라 코어의 압축강도의 시험을 실시하여야 한다. 이 때 강도시험값이 설계기준강도(f_{ck})에 3.5 MPa 이상 부족한지 여부를 알아보기 위하여 3개의 코어를 채취하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	③ 구조물에서 콘크리트 상태가 건조된 경우 코어는 시험 전 7일 동안 온도 15~30℃, 상대습도 60% 이하로 건조시킨 후 기건상태에서 시험하여야 한다. 구조물의 콘크리트가 습윤 된 상태에 있다면 코어는 적어도 40시간 동안 물 속에 담귀 두어야 하며 습윤상태로 시험하여야 한다. ④ 만일 모든 코어 공시체의 3개의 압축강도 평균값이 f_{ck}의 85%에 달하고, 각각의 강도가 f_{ck}의 75%보다 작지 않다면 구조적으로 적합하다고 판정할 수 있다. 시험의 정확성을 위하여 불규칙한 코어 강도를 나타내는 위치에 대해서 재시험을 실시하여야 한다. (8) 재하시험에 의한 구조물의 성능 시험 ① 공사 중에 콘크리트가 동해를 받았다고 생각되는 경우, 공사 중 현장에서 취한 콘크리트 압축강도 시험결과로부터 판단하여 강도에 문제가 있다고 판단되는 경우, 그 밖의 공사 중 구조물의 안전에 어떠한 근거 있는 의심이 생긴 경우 등으로서 감독자가 필요하다고 인정하는 경우에는 재하시험을 실시한다. ② 구조물의 성능을 재하시험에 의해 확인할 경우 재하시험 방법은 그 목적에 적합하도록 정하여야 한다. 이 경우 재하방법, 하중크기 등은 구조물에 위협한 영향을 주지 않도록 정한다. ③ 재하 도중 및 재하 완료 후 구조물의 처짐, 변형률 등이 설계에 있어서 고려한 값에 대해 이상이 있는지를 확인하여야 한다. ④ 재하시험 방법, 재하기준, 허용기준, 허용 내구력에 대한 규정 등 재하시험에 관련된 사항에 대해서는 「콘크리트 구조설계기준」을 준용한다. ⑤ 시험결과, 구조물의 내하력, 내구성 등에 문제가 있다고 판단되는 경우에는 감독자의 지시에 따라 구조물을 보강하는 등의 적절한 조치를 취하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.8 한중콘크리트 3.8.1 일반사항 (1) 일 평균 기온이 4℃ 이하로 내려가는 경우에는 한중콘크리트로 시공하여야 한다. (2) 시공자가 한중 콘크리트를 칠 경우에는 한중콘크리트 시공계획서를 작성하여 감독자의 승인을 받아야 한다. (3) 동결에 의해 피해를 받은 콘크리트는 제거하고 재시공하여야 한다.	6-4-2 한중콘크리트 1. 일반사항 1.1 적용범위 1.1.1 이 시방은 한중콘크리트 공사의 일반적인 시공에 적용한다. 1.1.2 한중콘크리트를 시공하여야 할 시기를 일률적으로 적용하기는 곤란하나, 콘크리트를 칠 때 하루평균 기온이 4℃이하가 예상될 경우 한중콘크리트 시공계획서를 작성하여 감독자의 승인을 받은 후 사용하여야 한다. 1.1.3 한중콘크리트의 시공방법은 기온이 0~4℃에서는 간단한 주의와 보온으로 시공하고, -3~0℃에서는 물 또는 물과 골재를 가열할 필요가 있는 동시에 어느 정도의 보온이 필요하다. 1.1.4 일평균 기온이 0℃이하가 예상될 경우 감독자과의 지시에 따라 1.1.3의 규정에 따라 시공하고, 일평균기온이 -3℃이하가 예상될 경우 가급적 콘크리트 타설을 하지 말아야 하며, 부득이 한 경우 한중콘크리트 시공계획서를 작성하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 6-4-1 일반 콘크리트 1.3 참조규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS F 2560 콘크리트용 화학 혼화제 1.3.2 관련 시방서 (1) 콘크리트 표준시방서 제8장 한중콘크리트 1.4 제출물 제출물은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다.	• 콘크리트 표준시방서, 도로공사 표준시방서를 참조하여 한중콘크리트에 대한 시방내용을 소공종으로 분리함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.8.2 재 료 (1) 시멘트는 특별히 정해지지 않은 경우 포틀랜드시멘트를 사용하여야 한다. (2) 시멘트는 냉각되지 않는 방법으로 저장하여야 하며, 어떤 경우라도 직접 가열하여서는 안된다. (3) 골재는 동결되어 있거나, 빙설이 혼입되어 있는 것을 그대로 사용할 수 없으며, 온도가 균일하게 되어야 하고 심하게 건조되지 않는 방법으로 가열하여야 한다. (4) 고성능 감수제, 고성능 AE감수제, 방동·내한제 등의 특수혼화제를 사용할 경우에는 품질을 확인하여 감독자의 승인을 받아야 한다. (5) 콘크리트의 동결온도를 낮추기 위하여 소금이나 기타의 약품을 사용하여서는 안된다. 3.8.3 배 합 (1) 한중 콘크리트에는 AE제 및 AE 감수제를 사용한 AE 콘크리트를 사용하는 것을 원칙으로 한다. (2) 단위수량은 응결·경화초기 콘크리트의 동해를 적게 하기 위하여 작업이 가능한 범위 내에서 될 수 있는 한 적게 하여야 한다.	1.5 품질보증 품질보증은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 1.6 운반 및 저장 운반 및 저장은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 2. 재료 2.1 재료 2.1.1 재료는 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 2.1.2 재료를 가열할 경우에는 물 또는 골재를 가열하여야 하며, 시멘트는 어떠한 경우에도 가열해서는 안 된다. 2.1.3 골재 (1) 골재는 동결되어 있거나, 빙설이 혼입되어 있는 것을 그대로 사용할 수 없다. (2) 골재는 균등하게 건조시켜야 하고, 한 부위에 집중된 온도가 100℃를 초과하지 않도록 부분 과열을 피하고, 골재를 배치에 넣을 때에 평균 온도는 65℃를 초과하지 않아야 한다. 2.1.4 고성능 감수제, 고성능 AE감수제, 방동·내한제 등의 특수혼화제를 사용할 경우에는 품질을 확인하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 2.1.5 콘크리트의 동결온도를 낮추기 위하여 소금이나 기타의 약품을 사용하여서는 안된다. 2.2 장비 2.2.1 장비는 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 2.3 배합 2.3.1 배합은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 2.3.2 한중콘크리트에는 AE콘크리트를 사용하는 것을 원칙으로 한다. KS F 2560의 AE제, AE감수제 및 고성능 AE감수제 등을 사용하면 미세한 기포를 콘크리트 속에 연행시킴에 따라 소요의 워커빌리티를 얻는 데 필요한 단위수량을 줄일 수 있으며, 콘크리트 중의 물의 동결에 의한 해를 작게 할 수 있다. 2.3.3 단위수량은 초기 동해를 작게 하기 위하여 소요의 워커빌리티를 유지할 수 있는 범위 내에서 될 수 있는 대로 적게 하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.8.4 시 공 (1) 비비기 작업시 물과 골재의 혼합물 온도는 40℃ 이하이어야 한다. (2) 콘크리트의 비비기, 운반 및 치기는 열량의 손실이 적게 되도록 하여야 한다. (3) 가열한 재료를 믹서에 투입할 때는 시멘트가 급결하지 않도록 순서를 정하여야 한다. (4) 콘크리트를 쳐 넣을 때에는 빙설이 철근, 거푸집 등에 부착되어 있어서는 안된다. 또한 지반이 동결되어 있을 때에는 이를 녹인 후에 콘크리트를 쳐야 한다. (5) 시공이음부에서 구콘크리트가 동결되어 있는 경우에는 이를 녹인 후에 이어 쳐 나가야 한다. (6) 시공자가 교량상부의 바닥판 콘크리트를 칠 때에는 치기 및 양생작업을 할 수 있는 보온양생실을 설치한 후 시공하여야 한다.	2.4 계량 및 비비기 2.4.1 계량 및 비비기는 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 2.4.2 비빈 직후 콘크리트의 온도는 기상조건, 운반시간 등의 영향을 고려하여 칠 때 소요의 콘크리트 온도가 얻어지도록 하여야 한다. 2.4.3 가열한 재료를 믹서에 투입하는 순서는 시멘트가 급결하지 않도록, 먼저 뜨거운 물과 굵은 골재, 다음에 잔골재를 넣어서 믹서안에 재료의 온도가 40℃ 이하가 되고 나서 시멘트를 넣어야 한다. 2.4.4 콘크리트의 타설계획을 세울 때에는 가열설비능력을 충분히 고려하여야 하며, 콘크리트를 비빈 직후의 온도가 각 배치마다 변동이 작아지도록 관리하여야 한다. 2.5 자재의 품질관리 2.5.1 자재의 품질관리는 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 3. 시공 3.1 시공기준 3.1.1 이 절에서 언급하지 않은 사항은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 3.1.2 운반 및 타설 (1) 콘크리트의 운반 및 타설 전에 관로의 보온, 타설 전의 온수에 의한 예열, 타설 종료시의 청소 등을 철저히 하여 작업의 중단을 피하여야 하며, 비벼서 타설까지의 시간을 가능한 짧게하여 열량의 손실을 줄이도록 하여야 한다. (2) 타설할 때의 콘크리트 온도는 구조물의 단면치수, 기상조건 등을 고려하여 다음 표 6-4-2-1의 범위에서 정한다.	

단계	주변온도	단면 크기, 최소치수 기준(mm)			
		< 300mm	300~900mm	900~1800mm	> 1800mm
타설 및 관리시의 최소 콘크리트 온도					
1	-	13℃	10℃	7℃	5℃
주변온도를 고려한 배합시의 최소 콘크리트 온도*					
2	-1℃ 초과	16℃	13℃	10℃	7℃
3	-18 to -1℃	18℃	16℃	13℃	10℃
4	-18℃ 미만	21℃	18℃	16℃	13℃
보온천막을 제거한 후 처음 24hr 동안의 최대허용 온도강하					
5	-	28℃	22℃	17℃	11℃

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.8.5 양 생 (1) 양생방법 및 양생기간은 본절 3.7.2에 따르는 외에 외기 온도, 배합, 구조물의 종류 및 크기 등을 고려한 계획을 수립하고 감독자의 승인을 받아야 한다. (2) 콘크리트는 친후 초기에 동결하지 않도록 잘 보호하고, 특히 바람막이를 잘해야 한다. (3) 양생 중에는 콘크리트의 온도를 5℃ 이상으로 유지해야 한다. (4) 콘크리트에 열을 가할 경우에는 콘크리트가 급히 건조되거나 국부적으로 가열시키지 않도록 해야 한다. (5) 콘크리트 시공중 예상되는 하중에 대하여 하중강도가 얻어질 때까지 양생해야 한다. (6) 심한 기상 영향을 받는 경우 콘크리트의 양생종료시기는 표 7-5의 압축강도가 얻어질 때까지의 양생 기간을 표준으로 한다. 그후 2일간은 콘크리트 온도를 0℃ 이상으로 유지해야 한다. (7) 보온양생 또는 급열 양생을 마친 후 콘크리트의 온도를 급격히 저하시켜서는 안된다.	표 6-4-2-1 콘크리트 타설 및 관리시의 추천온도 (3) 콘크리트를 칠 때에는 철근이나 거푸집 등에 빙설이 부착해 있어서는 안된다. (4) 시공이음부에 구콘크리트가 동결되어 있는 경우에는 표면을 치핑하여 동결된 부분을 완전히 제거한 다음 콘크리트를 타설하여야 한다. 3.1.3 양생 (1) 양생방법 및 양생기간은 6-4-1절에 따르는 외에 외기온도, 배합, 구조물의 종류 및 크기 등을 고려하여 정하여야 한다. (2) 콘크리트는 타설 후 초기에 동결하지 않도록 잘 보호하고, 특히 바람을 막아야 한다. (3) 콘크리트에 열을 가할 경우에는 콘크리트가 급격히 건조하거나 국부적으로 가열되거나 하지 않도록 하여야 한다. (4) 콘크리트는 시공 중에 예상되는 하중에 대하여 충분한 강도가 얻어질 때까지 양생하여야 한다. (5) 보온양생 또는 급열양생을 끝마친 후에는 콘크리트의 온도를 급격히 저하시켜서는 안된다. (6) 심한 기상작용을 받는 콘크리트는 표6-4-2-2의 압축강도가 얻어질 때까지 콘크리트의 온도를 5℃ 이상으로 유지하여야 하며, 특히 2일간은 0℃ 이상이 되도록 유지하여야 한다.	

단 면 구조물의 노출상태	얇은 경우	보통의 경우	두꺼운 경우
(1) 계속 또는 빈번히 물로 포화되는 부분	150	120	100
(2) 보통의 상태에 있고 (1)에 속하지 않는 부분	50	50	50

단면 구조물의 노출	SI단위(MPa)			CGS단위(kgf/cm ²)		
	얇은 경우	보통 경우	두꺼운 경우	얇은 경우	보통 경우	두꺼운 경우
(1) 계속해서 또는 자주 물로 포화되는 부분	15.0	1.20	10.0	150	120	100
(2) 보통의 노출상태에 있고 (1)에 속하지 않는 부분	5.0	5.0	5.0	50	50	50

항 목	시험·검사 방법	시기·횟수	판정 기준
외기온도	온도측정	공사 시작 전 및 공사 중	일평균 기온 4℃ 이하
타설시 온도			5~20℃ 이내 및 계획된 온도의 범위 내, 계획하는 온도의 범위는 3.1.2 운반 및 타설에 적합할 것
양생중의 콘크리트 온도 혹은 보온양생된 공간의 온도			계획된 온도 범위내, 계획할 온도 범위는 3.1.3 양생에 적합할 것

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(1) 구조체 콘크리트의 압축강도 검사는 현장 봉함양생으로 실시한다. (2) 양생기간 중에는 콘크리트의 온도, 보온된 공간의 온도 및 기온을 자기기록온도계로 기록한다. 단, 콘크리트가 동결할 위험성이 적은 경우에는 그 주위의 기온만을 기록하여 양생관리를 하여도 좋다. 표 6-4-2-3 한중콘크리트의 검사	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.9 서중콘크리트 3.9.1 일반사항 (1) 콘크리트를 칠때의 외기 온도가 30℃ 이상 또는 일 평균 기온이 25℃ 이상 되는 경우 서중콘크리트로 시공하여야 한다. (2) 일 평균 기온이 25℃ 이상 예상될 경우 가급적 콘크리트 치기작업을 하지 않도록 하여야 하며, 콘크리트를 칠 경우에는 서중콘크리트 시공계획서를 작성하여 감독자의 승인을 받아야 한다.	6-4-3 서중콘크리트 1. 일반사항 1.1 적용범위 1.1.1 이 시방은 서중콘크리트 공사의 일반적인 시공에 적용한다. 1.1.2 서중콘크리트를 시공하여야 할 시기를 일률적으로 적용하기는 곤란하나, 콘크리트를 칠 때의 기온이 30℃를 초과하거나 또는 하루평균 기온이 25℃이상이 예상될 경우 사용하여야 한다. 1.1.3 일평균기온이 25℃이상이 예상될 경우 가급적 콘크리트 타설을 하지 말아야 하며, 부득이 한 경우 서중콘크리트 시공계획서를 작성하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 6-4-1 일반 콘크리트 1.3 참조규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS F 2560 콘크리트용 화학 혼화제 1.3.2 관련 시방서 (1) 콘크리트 표준시방서 제9장 서중콘크리트 (2) 콘크리트 표준시방서 제2장 일반콘크리트 (3) 대한토목학회 기준 유동화 콘크리트 시공지침 동해설 1.4 제출물 제출물은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 1.5 품질보증 품질보증은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 1.6 운반 및 저장 운반 및 저장은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다.	• 콘크리트 표준시방서, 도로공사 표준시방서를 참조하여 서중콘크리트에 대한 시방내용을 소공종으로 분리함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.9.2 재 료 (1) 고온의 시멘트는 사용하지 않도록 주의하여야 하며, 시멘트의 온도가 낮도록 저장하고 발열온도가 낮은 시멘트를 사용한다. (2) 장시간 염열(琰熱)에 노출된 골재는 그대로 사용하여서는 안된다. 매시브(Massive)한 구조물에 사용하는 콘크리트의 경우 굵은 골재는 일광의 직사를 피하고, 살수하거나 얼음으로 온도를 낮추어 사용해야 한다. (3) 물은 가능한 한 저온의 것을 사용하여야 한다. (4) 혼화제는 지연형감수제, AE감수제, 고성능감수제, 유동화제 등을 사용하여 단위수량을 적게 한다.	2. 재료 2.1 재료 2.1.1 재료는 6-4-1절의 해당사항에 따라야 하며, 골재온도가 콘크리트의 온도에 미치는 영향이 크므로(보통골재 온도 $\pm 2^{\circ}\text{C}$에 대하여 콘크리트 온도 $\pm 1^{\circ}\text{C}$의 변화), 장시간 띄약별에 방치했던 골재를 그대로 사용하면, 콘크리트의 온도가 40°C 이상으로 상승할 수 있으므로, 가능한 한 낮은 온도의 혼합수를 사용하는 것이 효과적이다. (보통 물의 온도 $\pm 4^{\circ}\text{C}$에 대하여 콘크리트의 온도 $\pm 1^{\circ}\text{C}$의 변화). 2.1.2 감수제 및 AE감수제는 KS F 2560에 적합한 지연형의 제품이어야 한다. 2.1.3 유동화제는 콘크리트학회 표준 KCI-AD101(콘크리트용 유동화제 품질규격)에서 정한 지연형의 제품 품질 규정에 적합한 것이어야 한다. 2.2 장비 2.2.1 장비는 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 2.3 배합 2.3.1 배합은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 2.3.2 콘크리트의 배합은 소요의 강도 및 워커빌리티를 얻을 수 있는 범위 내에서 단위수량 및 단위시멘트량을 될 수 있는 대로 적게 하여야 한다. 2.4 계량 및 비비기 2.4.1 계량 및 비비기는 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 2.4.2 비빈 직후 콘크리트의 온도는 기상조건, 운반시간 등의 영향을 고려하여 칠 때 소요의 콘크리트 온도가 얻어지도록 하여야 한다. 2.5 자재의 품질관리 2.5.1 자재의 품질관리는 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.9.3 시 공 (1) 콘크리트를 치기 전에 지반, 기초, 거푸집 등은 콘크리트로부터 수분을 흡수할 우려가 있는 부분을 습윤상태로 유지해야 한다. (2) 콘크리트의 온도는 쳐 넣었을 때 35℃ 이하라야 한다. (3) 콘크리트 치기는 될 수 있는 대로 빨리 실시해야 하며, 비벼서 치기를 시작할 때까지의 시간은 90분을 초과해서는 안된다. (4) 콘크리트 치기는 콜드조인트가 생기지 않도록 하여야 한다.	3. 시공 3.1 시공기준 3.1.1 이 절에서 언급하지 않은 사항은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 3.1.2 운반 콘크리트를 운반할 때는 운반 도중 콘크리트가 건조되거나 가열되는 일이 적은 장치 및 방법을 사용하여야 한다. (1) 덤프트럭 등을 사용하여 운반할 경우에는 콘크리트 표면을 덮어서 일광의 직사나 바람으로부터 보호하여야 한다. (2) 펌프로 수송할 경우에는 수송관을 젖은 천 또는 냉각수가 흐르는 이중관을 사용하여 수송관중의 콘크리트의 품질변화를 감소시킨다. (3) 레미콘을 사용하는 경우에는 애지데이터 트럭을 띄약 별에 장시간 대기시키는 일이 없도록 사전에 배차계획까지 충분히 고려하여 시공계획을 세워야 한다. 3.1.3 타설 (1) 콘크리트를 타설 전에는 지반, 거푸집 등 콘크리트로부터 물을 흡수할 우려가 있는 부분을 습윤상태로 유지하여야 한다. (2) 거푸집, 철근 등이 직사일광을 받아서 고온이 될 우려가 있는 경우에는 살수, 덮개 등의 적절한 조치를 하여야 한다. (3) 콘크리트 타설은 될 수 있는대로 빨리 실시하여야 하며, 비벼서 타설을 시작할 때까지의 시간은 1시간 이내에 쳐 넣는 것이 바람직하며, 대책을 강구했을 때라도 1.5시간을 초과해서는 안된다. (4) 타설할 때의 콘크리트 온도는 35℃이하라야 한다. (5) 콘크리트 타설은 콜드조인트가 생기지 않도록 실시하여야 한다. (6) 대량의 콘크리트를 칠 경우에는 타설구획이나 순서를 계획하는 것 외에 1회의 타설량을 제한하거나 지연제를 사용하는 등의 조치를 취하여야 한다. 3.1.4 양생 (1) 서중에 친 콘크리트 표면은 직사일광이나 바람에 쏘이면 갑자기 건조해서 균열이 발생하기 쉬우므로, 콘크리트를 친 후 적어도 24시간 동안은 노출면이 건조하는 일이 없도록 습윤상태로 유지하여야 하며, 양생은 적어도 5일 이상 실시하여야 한다. (2) 목재거푸집의 경우처럼 거푸집판에 따라서 건조가 일어날 염려가 있는 경우에는 거푸집까지 습윤상태로 유지하여야 하며, 거푸집을 떼어낸 후에도 양생기간 동안은 노출면을 습윤상태로 유지하여야 한다. (3) 콘크리트를 친 후 콘크리트의 경화가 진행되어 있지 않은 시점에서 갑작스러운 건조에 의해 균열이 발생하였을 경우에는 즉시 재진동이나 탬핑을 실시하여 이것을 없애야 한다. (4) 막양생을 실시할 경우에는 콘크리트 표준시방서(2003) 제2장 3.5.2절에 따르며, 가능하면 직사광선에 의한 열흡수가 적은 것을 사용하여야 한다.	

항 목	시험·검사 방법	시기·회수	판단기준
외기온도	온도측정	공사 시작 전 및 공사 중	일평균기온 25℃를 초과하는 경우
타설시 온도		공사 중	35℃ 이하 및 계획한 온도의 범위내, 계획하 는 온도범위는 「3.1.3 타설」에 적합할 것. 매스콘크리트의 경우는 6-4-5절 「3. 시 공」에 준할 것
운반시간	시간의 확인	공사 시작 전 및 공사 중	비비기로부터 타설 종료까지의 시간은 15시간 이내 및 계획한 시간 이내일 것

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.2 현장 품질관리 및 검사 3.2.1 서중콘크리트의 품질검사는 6-4-1절의 「3.13.2 콘크리트 시공검사」 외에 표 6-4-3-1에 따르는 것으로 한다. 표 6-4-3-1 서중콘크리트의 품질검사	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	6-4-4 팽창콘크리트 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 수축보상용 콘크리트 및 화학적 프리스트레스용 콘크리트를 대상으로 하는 팽창콘크리트 공사의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 6-4-1 일반 콘크리트 1.3 참조기준 다음 기준은 이절에 명시되어 있는 범위내에서 이절의 일부를 구성하고 있는 것으로 본다. 1.3.1 한국산업규격 KS F 2562 콘크리트용 팽창재 1.3.2 관련시방서 (1) 콘크리트 표준시방서 제16장 팽창콘크리트 1.3.3 관련법규 (1) 건설기술관리법 제24조 1.4 제출물 제출물은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 1.5 품질보증 품질보증은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 1.6 운반 및 저장 1.6.1 운반 및 저장은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 1.6.2 팽창재는 풍화하지 않도록 저장하여야 한다. 1.6.3 팽창재는 습기의 침투를 막을 수 있는 사일로 또는 창고에 시멘트 등 다른 재료와 혼입되지 않도록 구분하여 저장하여야 한다. 1.6.4 포대팽창재는 지상 300 mm 이상의 마루 위에 쌓아 운반이나 검사에 편리하도록 배치하여 저장하여야 한다. 1.6.5 포대팽창재는 15포대이상 쌓아서는 안된다. 1.6.6 포대팽창재는 사용직전에 포대를 여는 것을 원칙으로 하며, 저장 중에 포대가 파손된 것은 공사에 사용해서는 안된다.	• 콘크리트 표준시방서, 도로공사 표준시방서를 참조하여 팽창콘크리트에 대한 시방내용을 소공종으로 추가하여 기술함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	1.6.7 저장기간이 길어진 경우에는 시험을 실시하여 소요의 품질을 갖고 있는지를 확인하고 나서 사용하여야 한다. 1.6.8 팽창재의 운반 또는 저장 중에 직접 비에 맞지 않도록 한다. 1.6.9 벌크(bulk)상태의 팽창재 및 팽창재와 시멘트를 미리 혼합한 것은 양호한 밀폐상태에 있는 사일로(silo)등에 저장하여 다른 재료와 혼합되지 않도록 하여야 한다. 2. 재료 2.1 재료 2.1.1 재료는 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 2.1.2 팽창재, 표면활성제 및 플라이애시 이외의 혼화재료를 사용하는 경우에는 시험 또는 신뢰할 수 있는 자료에 의하여 콘크리트가 소요 품질을 확보할 수 있는 재료를 선정하여야 한다. 2.2 장비 2.2.1 장비는 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 2.3 배합 2.3.1 팽창콘크리트의 배합은 소요강도, 내구성, 수밀성 및 워커빌리티를 만족하도록 정함과 동시에 건조수축보상에 의한 균열감소 혹은 화학적 프리스트레스 도입에 의한 인장 또는 휨내력의 증대, 충전모르타르 및 콘크리트 등 그 목적에 따라 필요한 팽창성능을 갖도록 정하여야 한다. 2.3.2 콘크리트의 단위수량 및 슬럼프는 작업에 적합한 워커빌리티를 갖는 범위내에서 되도록 작은 값으로 정하여야 한다. 2.3.3 팽창콘크리트의 배합을 결정하기 전에 반드시 시험비빔을 하여 슬럼프, 단위용적중량, 압축강도 등의 시험을 하는 외에 필요시 표 6-4-4-1에 따라 팽창률을 확인하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.3.4 화학적 프리스트레스용 콘크리트의 단위시멘트량은 단위팽창재를 제외한 값으로서 보통콘크리트의 경우 260 kg/m³ 이상, 경량콘크리트인 경우 300 kg/m³ 이상으로 한다. 2.4 계량 및 비비기 2.4.1 계량 및 비비기는 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 2.5 자재품질관리 2.5.1 자재품질관리는 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 3. 시공 3.1 일반사항 3.1.1 이 절에서 언급하지 않은 사항은 6-4-1절에 따라야 한다. 3.1.2 내·외부 온도차에 의한 온도균열의 우려가 있으므로 팽창콘크리트에 급격한 살수를 해서는 안 된다. 3.1.3 콘크리트 거푸집의 존치기간은 콘크리트 강도의 확보와 팽창률 확보를 위하여 수화반응에 필요한 수분의 건조를 방지하기 위하여 평균기온 20 ℃ 미만인 경우에는 5일 이상, 20 ℃ 이상인 경우에는 3일 이상을 원칙으로 한다. 3.1.4 소요의 품질을 갖는 팽창콘크리트를 경제적으로 제조하기 위해서는 콘크리트의 재료, 기계설비 및 작업 등을 관리하여야 한다. 3.1.5 팽창콘크리트의 품질은 원칙적으로 팽창률 및 압축강도의 시험값에 의해 확인하여야 한다. 3.1.6 검사결과 콘크리트의 품질이 적당하지 않다고 판단되는 경우는 배합의 수정, 기계설비의 성능검사, 작업방법의 개선 등 적절한 조치를 취함과 동시에 미리 친 콘크리트가 소기의 목적을 달성할 수 있는지 여부를 확인하여 필요에 따라 적당한 조치를 강구하여야 한다. 3.2 품질관리 및 검사 3.2.1 팽창콘크리트의 품질검사는 표 6-4-4-1과 6-4-1절 3.13.1 콘크리트의 품질관리 및 검사에 따른다.	

항 목	시험·검사 방법	시기·회수	판단기준
팽창률	KS F 2562 참고 1의 A 방법	구조물의 중요도와 공사의 규모에 따라 정한다. (재령7일 표준)	· 수축보상용 콘크리트 경우 : 150×10 ⁻⁶ 이상, 250×10 ⁻⁶ 이하 · 화학적 프리스트레스용 콘크리트 경우 : 200×10 ⁻⁶ 이상, 700×10 ⁻⁶ 이하
강 도	수축보상용 콘크리트인 경우 : KS F 2405의 방법 화학적 프리스트레스용 콘크리트인 경우: KS F 2562 참고 2의 방법	1회/일 또는 구조물의 중요도와 공사의 규모에 따라 150마다 1회, 배합이 변경될 때 마다(재령 28일 표준)	· 압축강도 근거로 물결합재비를 정한 경우 : 3회 연속한 압축강도의 시험값에 평균이 설계기준강도에 미달하는 확률이 1% 이 하라야 하고, 또한 설계기준강도 보다 3.5 MPa를 미달하는 확률이 1% 이하일 것 · 내구성, 수밀성을 근거로 물결합재비를 정한 경우 : 콘크리트 압축강도의 평균 값이 소정의 물결합재비에 상응하는 압 축강도를 초과할 것

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	표 6-4-4-1 팽창률 및 압축강도의 품질검사	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.10 매스(Mass)콘크리트 3.10.1 일반사항 매스콘크리트 구조물 시공전에 시멘트의 수화열에 의한 온도응력 및 온도균열에 대한 검토를 실시하여 온도상승을 억제하고 온도차에 의한 온도균열이 발생하지 않도록 시공계획서를 수립하여 감독자에게 제출하여야 한다.	6-4-5 매스콘크리트 1. 일반사항 1.1 적용범위 1.1.1 이 시방은 매스콘크리트 구조물에서 시멘트의 수화열에 의한 온도균열 및 온도 응력을 비롯하여 매스콘크리트 공사의 일반적인 시공에 적용한다. 1.1.2 매스콘크리트로 다루어야 하는 구조물의 부재치수는 구조형식, 사용재료, 시공조건에 따라 각각 달라서 일률적으로 정하기 어렵지만, 대체적인 표준으로서 넓이가 넓은 슬래브에서는 두께 0.8 m이상, 하단이 구축된 벽에서는 두께 0.5 m이상으로 보면 된다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 6-4-1 일반 콘크리트 1.3 참조규준 1.3.1 관련 시방서 (1) 콘크리트 표준시방서 제7장 매스콘크리트 1.4 제출물 제출물은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 하며 다음 사항을 추가하여야 한다. 1.4.1 균열제어철근의 배치 1.4.2 블록분할과 이음위치도 1.4.3 콘크리트의 냉각을 위한 장치 설치도 1.4.4 균열유발줄눈의 설치위치와 간격을 표시한 전개도 1.4.5 온도균열의 제어계획서 계획서에는 사용하는 시멘트의 종류, 혼화재료, 골재 등을 포함한 재료 및 배합의 적절한 선정, 블록분할과 이음위치, 콘크리트 타설의 시간간격의 선정, 거푸집의 재료와 구조, 콘크리트의 냉각, 양생방법의 선정, 균열제어철근의 배치 등 시공전반에 걸친 검토가 포함되어야 한다.	• 콘크리트 표준시방서, 도로공사 표준시방서를 참조하여 매스콘크리트에 대한 시방내용을 소공종으로 분리함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.10.2 재 료 (1) 콘크리트의 발열량은 대체적으로 단위시멘트량에 비례하므로 소요의 품질을 만족시키는 범위내에서 단위시멘트량이 적어지는 배합을 선정하여야 한다. (2) 매스콘크리트에서는 중용열포틀랜드시멘트, 고로시멘트, 플라이애쉬 시멘트 등의 저발열시멘트를 사용하는 것이 바람직하다. 이들 저발열시멘트는 장기재령의 강도증진이 크므로 장기재령(예 91일)에서의 강도를 설계기준강도로 하는 것이 좋다. (3) 포틀랜드시멘트에 고로슬래그분말, 플라이애쉬 등을 혼합한 저발열시멘트의 경우에는 충분히 실험을 하여 그 특성을 확인해야 하며, 고로시멘트는 칠 때에 콘크리트 온도가 높을 경우 발열상태가 변동할 경우도 있으므로 발열성상을 확인해야 한다. 3.10.3 시 공 (1) 온도균열을 제어하기 위해 콘크리트의 품질 및 시공방법의 선정, 균열제어철근의 배치 등에 대한 조치를 강구해야 한다. (2) 시공자가 매스콘크리트의 재료 및 배합을 결정할 때에는 설계기준 강도와 소정의 워커빌리티를 만족하는 범위 내에서 콘크리트의 온도상승이 최소가 되도록 해야 한다. (3) 온도균열을 제어하기 위하여 균열유발 줄눈을 두는 경우에는 구조물의 기능을 해치지 않도록 그 구조 및 위치를 정해야 하며, 균열유발줄눈에 발생한 균열이 내구성 등에 유해하다고 판단될 때에는 보수를 해야 한다. (4) 매스콘크리트의 치기 블록의 분할 및 이음은 온도균열의 제어 및 1회의 타설 능력 등을 고려하여 정해야 한다. (5) 매스콘크리트 치기시간 간격은 구조물의 형상과 구속조건에 따라 정해야 한다. (6) 매스콘크리트의 거푸집은 온도균열제어의 관점으로 재료 및 구조의 선정, 조치기간 등을 결정해야 한다.	1.5 품질보증 품질보증은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 2. 재료 2.1 재료 2.1.1 재료는 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 2.1.2 매스 콘크리트의 재료 및 배합을 결정할 때에는 설계기준 강도와 소정의 워커빌리티를 만족하는 범위 내에서 콘크리트의 온도상승이 최소가 되도록 하여야 한다. 2.1.3 콘크리트의 발열량은 대체적으로 단위시멘트량에 비례하므로 소요의 품질을 만족시키는 범위내에서 단위시멘트량이 적어지는 배합을 선정하여야 한다. 2.1.4 매스콘크리트에서는 중용열포틀랜드시멘트, 고로시멘트, 플라이애쉬 시멘트 등의 저발열시멘트를 사용하는 것이 바람직하다. 이들 저발열시멘트는 장기재령의 강도증진이 크므로 장기재령(예 91일)에서의 강도를 설계기준강도로 하는 것이 좋다. 2.1.5 포틀랜드시멘트에 고로슬래그분말, 플라이애쉬 등을 혼합한 저발열시멘트의 경우에는 충분히 실험을 하여 그 특성을 확인하여야 하며, 고로시멘트는 칠 때에 콘크리트 온도가 높을 경우 발열상태가 변동할 경우도 있으므로 발열성상을 확인하여야 한다. 3. 시공 3.1 시공준비 3.1.1 매스콘크리트의 시공시에는 콘크리트 구조물이 소요의 품질과 기능을 만족할 수 있도록 사전에 시멘트의 수화열에 의한 온도응력 및 온도균열에 대한 충분한 검토를 한 후에 시공계획을 수립하여 이것에 따라 실시하여야 한다. 3.1.2 넓은 면적에 걸쳐 콘크리트를 칠 경우에는 콜드조인트가 생기지 않도록 시공구간의 면적, 콘크리트의 공급능력, 이어치기의 허용시간 등을 고려하여 시공순서를 정하여야 한다. 3.2 시공 중 유의사항 3.2.1 매스콘크리트에서는 콘크리트를 친 후에 침강이 커서 침강균열이 생길 경우가 우려되면 재진동이나 탬핑 등을 실시하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(7) 매스콘크리트의 타설온도가 25℃ 이상이 될 경우에는 프리쿨링 (Pre-cooling)방법 또는 파이프 쿨링 (Pipe-cooling)방법을 고려해야 한다.	3.3 온도균열의 제어 3.3.1 계약상대자는 구조물에 필요한 기능 및 품질을 손상시키지 않도록 온도균열을 제어하기 위해 적절한 콘크리트의 품질 및 시공방법의 선정, 균열제어철근의 배치 등에 대한 대책을 강구하여야 한다. 3.3.2 균열유발줄눈 설치 (1) 온도균열을 제어하기 위하여 명시된 도면에 균열유발줄눈을 둘 경우에 구조물의 기능을 해치지 않도록 그 구조 및 위치를 정확히 설치하여야 한다. (2) 균열유발줄눈에 발생한 균열이 내구성 등에 유해하다고 판단될 때에는 보수를 하여야 한다. 3.3.3 블록분할 및 이음 매스콘크리트의 타설구역의 크기와 이음의 위치 및 구조는 온도균열의 제어 및 1회 콘크리트 타설능력 등 시공상의 여러 조건을 고려하여 정하여야 한다. 3.3.4 콘크리트 타설 시간간격 매스콘크리트 타설 시간간격은 균열제어의 관점으로부터 구조물의 형상과 구속조건에 따라서 적절히 정하여야 한다. 3.3.5 거푸집 (1) 매스콘크리트의 거푸집은 온도균열을 제어하기 위한 콘크리트의 온도관리를 고려하여 그 재료 및 구조를 선정하여야 한다. (2) 온도상승을 작게 하는데는 방열성이 높은 거푸집이 좋으나, 타설이 끝난 뒤에 큰 폭으로 기온의 저하가 예상될 경우, 또는 겨울철에 콘크리트를 내부와 표면부의 온도차가 커지는 경우에는 보온성이 좋은 거푸집을 사용하여야 한다. (3) 보온성이 양호한 거푸집을 쓸 경우에는 보통 거푸집의 존치기간보다 길게하는 것을 원칙으로 한다. (4) 거푸집을 떼어낸 후 콘크리트 표면의 급냉을 방지하기 위하여 시트 등으로 콘크리트 표면의 보온을 계속해 주어야 한다. 3.3.6 콘크리트의 타설온도 (1) 매스콘크리트의 타설온도는 온도균열을 제어하기 위한 관점에서 될 수 있는 대로 저온으로 하여야 한다. 타설온도가 높은 경우에는 특히 꼼꼼한 계획을 세워 시공하여야 한다. (2) 매스콘크리트의 타설온도가 25℃ 이상이 될 경우에는 프리쿨링 (Pre-cooling)방법 또는 파이프 쿨링 (Pipe-cooling)방법을 고려하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(8) 매스콘크리트 양생은 콘크리트 부재 내·외부의 온도차가 커지지 않도록 하여야 하며, 부재 전체의 온도강하속도가 커지지 않도록 필요에 따라 표면의 보온 및 보호조치를 강구해야 한다.	3.3.7 양생시의 온도제어 (1) 매스콘크리트의 양생은 콘크리트의 온도변화를 제어하기 위하여 온도 균열제어 대책에 따라 적절한 방법으로 실시하여야 한다. (2) 매스콘크리트 양생은 콘크리트 부재 내·외부의 온도차가 커지지 않도록 하여야 하며, 부재 전체의 온도강하속도가 커지지 않도록 필요에 따라 표면의 보온 및 보호조치를 강구하여야 한다. 3.4 현장품질관리 3.4.1 온도관리 (1) 매스콘크리트의 시공관리에서는 일반콘크리트에서의 품질관리 외에 온도제어를 목적으로 콘크리트를 친 직후부터 외기온도와 거의 같게 될 때까지 온도관리를 실시하여야 한다. (2) 측정결과 친 후의 콘크리트 각 부분의 온도상태가 예측한 것보다 크게 다를 때에는 계속 시공하는 콘크리트에 대하여 양생방법, 타설 시간간격 등의 대책을 재검토하여 예측한 상태로 되돌리기 위한 검토서를 제출하여야 한다. 3.4.2 검사 콘크리트 구조물을 완성한 후, 구조물의 균열검사를 하여 해로운 균열이 발생한 경우에는 이에 대한 조치를 하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.11 수중콘크리트 3.11.1 일반사항 (1) 해양 등 수면하에서 치는 일반 수중콘크리트와 현장 치기 콘크리트 말뚝 및 지하연속벽에 사용하는 수중콘크리트를 칠 경우 물과 콘크리트의 접촉을 최대한 억제하여 재료분리를 적게하고 점성이 높은 콘크리트로 쳐야 한다. (2) 수중콘크리트 공법으로는 프리팩트 콘크리트 공법, 트레미 공법, 콘크리트 펌프 공법, 밀열림상자, 포대 콘크리트 공법을 사용할 수 있다. (3) 수중콘크리트의 배합강도는 육상콘크리트보다 강도가 저하되는 것을 감안하여 배합설계를 하여야 한다.	6-4-6 수중콘크리트 1. 일반사항 1.1 적용범위 1.1.1 이 시방은 일반수중콘크리트, 수중불분리성콘크리트, 현장타설콘크리트말뚝 및 지하연속벽에 사용하는 수중콘크리트 공사의 일반적인 시공에 적용한다. 1.1.2 수중콘크리트를 사용하는 구조물에는 해양 등 수면하의 비교적 넓은 면적에 콘크리트를 쳐서 만드는 구조물과 현장타설 말뚝 또는 지하연속벽과 같이 비교적 좁은 곳에 사용되는 콘크리트구조물 등이 있다. 1.1.3 수중콘크리트에 프리팩트콘크리트를 쓸 경우에는 콘크리트 표준시방서 시공편 제14장에 따라야 한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 6-4-1 일반 콘크리트 1.2.2 6-5 철근공 1.3 참조규격 1.3.1 관련 시방서 (1) 콘크리트 표준시방서 제13장 수중콘크리트 1.4 제출물 1.4.1 현장동원 및 철수계획서 계약상대자는 장비 및 인력의 현장동원 및 철수를 위한 계획서를 작성하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 1.4.2 검사 및 시험계획서 계약상대자는 공사착수전에 검사 및 시험계획서를 총칙편 4-1절의 해당사항에 따라 작성하여야 한다. 1.4.3 시공상세도면 시공상세도면은 시공순서도, 환경오염방지 가시설물도(오탁방지막 등)를 추가하여 작성하여야 한다. 1.4.4 제품자료 제품자료는 혼화재료의 성분, 특성 등 제반사항과 제조업체의 생산 현황, 기술자료, 사용 지침서, 사용실적 등을 추가하여 작성하여야 한다. 1.4.5 안정액처리 현장타설 말뚝 및 지하연속벽에 사용한 안정액을 잘못 처리할 시는 현장주변의 하수관 등을 막히게 하든지 주변의 도로를 더럽힐 수 있어서, 안정액의 처리계획을 제출하여야 한다. 처리계획에는 공사에 관계된 배수기준, 환경기준과 침전탱크, 진공차 등의 처리시설이 포함되어야 한다.	• 콘크리트 표준시방서, 도로공사 표준시방서를 참조하여 수중콘크리트에 대한 시방내용을 소공종으로 분리함.

시공방법	일반 수중콘크리트	현장타설말뚝 및 지하연속벽에 사용하는 수중콘크리트
트레미	130~180 mm	180~210 mm
콘크리트 펌프	130~180 mm	-
밀열림상자, 밀열림포대	100~150 mm	-

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.11.2 재 료	2. 재료 2.1 재료 2.1.1 콘크리트는 6-4-1절의 해당 절의 요건에 따라야 한다. 2.1.2 철근은 6-5절의 해당 절의 요건에 따라야 한다. 2.2 혼화재료 2.2.1 수중 불분리성 혼화제는 수중불분리성 혼화제의 품질은 콘크리트학회 표준 KCI-AD102 (콘크리트용 수중불분리성 혼화제 품질규격)에 적합한 것이어야 한다 2.2.2 수중 불분리성 콘크리트에 사용되는 감수제, AE감수제, 고성능감수제 또는 이외의 혼화제는 품질이 확인된 것으로써 수중 불분리성 혼화제와 병용하여 나쁜영향을 미치지 않은 것이어야 한다. 2.3 장비 2.3.1 장비는 6-4-1절의 해당 절의 요건에 따라야 한다. 2.4 배합 2.4.1 배합강도 (1) 일반적인 수중콘크리트는 수중시공시의 강도가 표준공시체 강도의 0.6~0.8배가 되도록 배합강도를 설정하여야 한다. (2) 수중불분리성 콘크리트는 KCI-CT 102에 따라서 제작한 수중제작공시체의 재령 28일 압축강도를 배합강도로 설정한다. (3) 현장타설 콘크리트 말뚝 및 지하연속벽 콘크리트는 수중시공시 강도가 대기중 시공시 강도의 0.8배, 안정액중 시공시 강도가 대기중 시공시 강도의 0.7배로 하여 배합강도를 설정한다. 2.4.2 일반적인 수중콘크리트 (1) 슬럼프는 표 6-4-6-1을 표준으로 한다. 표 6-4-6-1 수중콘크리트의 슬럼프 표준 (2) 물-시멘트비는 50%이하를 표준으로 한다. (3) 단위시멘트량은 370kg/m³ 이상을 표준으로 한다.	

시 공 조 건	슬럼프 플로우의 범위(mm)
급경사면의 장석(1:1.5~1:2)의 고결, 사면의 얇은 슬래브(1:8 정도까지)의 시공 등에서 유동성을 작게 하고 싶은 경우	350~400
단순한 형상의 부분에 타설하는 경우	400~500
일반적인 경우, 표준적인 철근콘크리트 구조물에 타설하는 경우	450~550
복잡한 형상의 부분에 타설하는 경우 특히 양호한 유동성이 요구되는 경우	550~600

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(1) 일반수중 콘크리트 ① 수중콘크리트 슬럼프는 시공방법에 따라 다르나 10~18cm를 표준으로 한다. ② 물·시멘트비는 50% 이하를 표준으로 한다. ③ 단위시멘트량은 370kg/m³ 이상을 표준으로 한다. (2) 수중불분리성 콘크리트 ① 수중불분리성 혼화제의 품질은 한국콘크리트학회 규준 “콘크리트용 수중불분리성 혼화제 품질기준”에 적합한 것으로 시공자는 품질시험을 실시하여 감독자의 승인을 받아야 한다. ② 수중불분리성 혼화제와 병용하여 사용할 혼화제는 상호작용의 효과에 대해서 확인시험을 하여야 한다. ③ 굵은 골재의 최대치수는 40mm 이하를 표준으로 하고 부재최소치수의 1/5 및 철근의 최소간격의 1/2를 넘어서는 안된다. ④ 공기량은 4% 이하를 표준으로 한다. ⑤ 수중불분리성 콘크리트의 슬럼프 플로우(slump flow)는 다음의 기준에 적합하여야 한다. 가. 일반적인 경우, RC 구조물에 칠 경우 : 45~55cm 나. 복잡한 형상의 경우, 특별히 양호한 유동성을 요구하는 경우 : 55~60cm (3) 현장타설말뚝 및 지하연속벽에 사용하는 수중콘크리트 ① 굵은 골재의 최대치수는 25mm 이하를 표준으로 하며, 철근 간격이 넓은 경우 40mm 이하로 한다. ② 슬럼프 값은 15~21cm로 하며, 물·시멘트비는 55% 이하, 단위시멘트량은 350kg/m³ 이상으로 한다.	2.4.3 수중불분리성콘크리트 (1) 수중 불분리성 콘크리트의 배합은 콘크리트가 소정의 수중 불분리성, 강도, 유동성 및 내구성을 가지도록 배합설계에 의하여 정하여야 한다. (2) 수중 불분리성 콘크리트의 유동성은 그 시공조건에 따라 표 6-4-6-2에 나타난 슬럼프 플로우로서 설정한다. 슬럼프 플로우 시험은 콘크리트학회 규정 KCI-CT103에 따른다. 표 6-4-6-2 수중 불분리성 콘크리트의 슬럼프 플로우 (3) 수중불분리성배합콘크리트의 배합강도는 설계기준강도 및 콘크리트의 품질변동을 고려하여 정하여야 한다. (4) 굵은골재의 최대치수는 40 mm 이하를 표준으로 하고 부재최소치수의 1/5 및 철근의 최소간격의 1/2을 넘어서는 안 된다. (5) 공기량은 4 % 이하를 표준으로 한다. 2.4.4 현장타설 말뚝 및 지하연속벽에 사용하는 수중콘크리트 (1) 굵은골재의 최대치수는 철근 순간격의 1/2 이하 또는 25 mm 이하를 표준으로 한다. (2) 슬럼프값은 150~210 mm를 표준으로 한다. (3) 물-시멘트비는 55%이하를 표준으로 한다. (4) 단위시멘트량은 350 kg/m³ 이상으로 한다. 2.5 비비기 2.5.1 수중불분리성콘크리트 (1) 수중불분리성콘크리트의 비비기는 제조설비가 갖추어진 플랜트에서 물을 투입하기 전에 건식으로 비빈 후 전 재료의 비비기를 하여야 한다. (2) 믹서는 강제식을 사용하여야 한다. (3) 1회 비비기 양은 믹서의 공칭용량의 80%이하이어야 한다. (4) 비비기 시간은 시험에 의하여 정하는 것을 원칙으로 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.11.3 시 공 (1) 일반수중 콘크리트 ① 콘크리트 정수 중에서 쳐야 한다. ② 콘크리트는 수중에 낙하시켜서는 안된다. ③ 콘크리트는 그 상면을 거의 수평이 되도록 유지하면서 설계된 높이 또는 수면상에 도달할 때까지 연속해서 쳐야 한다. ④ 레이탄스(Laitance)의 발생을 될 수 있는 대로 적게하기 위하여 콘크리트 치기작업중에 물을 휘저어서는 안된다. ⑤ 콘크리트가 굳을 때까지 물의 유동을 방지해야 한다. ⑥ 한구획의 콘크리트 치기가 끝난 후 레이탄스를 완전히 제거하지 않을 경우에는 다음 작업을 시작해서는 안된다. ⑦ 콘크리트는 트레미 또는 콘크리트 펌프를 사용하여야 한다. 다만, 감독자가 승인한 경우에는 밀열림상자 또는 밀열림포대를 사용하여도 좋다. 가. 콘크리트를 치기 전 슬라임(Slime)은 완전히 제거해야 한다. 나. 트레미는 수밀성을 가지며 콘크리트가 자유로이 낙하할 수 있는 크기를 가져야 한다. 다. 트레미는 치는 동안 그 하반부가 항상 콘크리트로 채워져 있어야 한다. 라. 콘크리트 펌프의 배관은 수밀성이어야 하며, 치는 방법은 트레미의 경우에 준한다.	2.6 품질관리 2.6.1 시험 (1) 수중불분리성 콘크리트의 배합강도는 대한토목학회규준 수중불분리성 콘크리트의 압축강도 시험용 수중제작 공시체에 의한 수중제작 공시체의 압축강도를 기준으로 하여야 한다. (2) 수중불분리성 콘크리트의 유동성은 슬럼프플로우로 표시한다. 슬럼프플로우 시험은 대한토목학회규준 콘크리트의 슬럼프플로우 시험 방법에 의한 것으로 한다. 3. 시공 3.1 일반 3.1.1 이 절에서 언급하지 않은 사항은 6-4-1절의 해당 절의 요건에 따라야 한다. 3.1.2 수중콘크리트는 그 성질을 충분히 고려하여 재료, 배합, 타설 및 시공기계 등에 특히 주의하여 재료분리가 될 수 있는 대로 적게 되도록 시공하여야 한다. 3.2 일반적인 수중콘크리트 3.2.1 콘크리트타설의 원칙 (1) 콘크리트는 정수중에서 타설하여야한다. (2) 콘크리트는 수중에 낙하시켜서는 안된다. (3) 콘크리트면은 가능한 한 수평하게 유지하면서 소정의 높이 또는 수면상에 이를 때까지 연속해서 타설하여야 한다. (4) 레이탄스의 발생을 되도록 적게 하기 위하여 치는 도중에 될 수 있는 대로 콘크리트가 흐트러지지 않도록 주의하여야 한다. (5) 콘크리트가 경화될 때까지 물의 유동을 막아야 한다. (6) 한 구획의 콘크리트 타설을 완료한 후 레이탄스를 완전히 제거하지 않고 연속하여 쳐서는 안된다. (7) 콘크리트는 트레미나 콘크리트 펌프를 사용해서 치는 것을 원칙으로 한다. 그러나, 감독자가 승인한 경우에는 밀열림상자나 밀열림포대를 사용해도 좋다. 3.2.2 트레미에 의한 타설 (1) 트레미는 수밀성을 가지며 콘크리트가 자유롭게 낙하할 수 있는 크기를 가져야 하며, 수심에 따른 안지름은 다음과 같다. 또한 트레미의 안지름은 굵은 골재 최대치수의 8배 정도는 필요하다. - 수심 3m 이내에서 250 mm - 수심 3~5m에서는 300 mm - 수심 5m이상에서는 300~500 mm	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
마. 밀열림상자 및 밀열림포대는 그 바닥이 치기면 위에 도달해서 콘크리트를 쏟을 때 쉽게 열릴 수 있는 구조이어야 하며, 치는 동안에는 가만히 수중에 내려놓고 콘크리트를 쏟은 후 처음 얼마간은 천천히 끌어올려야 한다. (2) 수중불분리성 콘크리트 ① 수중불분리성 콘크리트의 비비기는 플랜트에서 건식 비비기를 하고 비빈 후 전재료의 비비기를 하여야 한다. ② 믹서는 강제식 배치믹서를 사용하여야 하며, 1회 비비기 양은 믹서의 공칭용량의 80% 이하를 사용한다. ③ 치기는 콘크리트 펌프 또는 트레미를 사용하여야 한다. ④ 콘크리트 치기후 경화할 때까지는 유수, 파도 등에 씻겨 표면이 세굴되지 않도록 보호하여야 한다.	(2) 트레미 1개로 칠 수 있는 면적은 30㎡이하로 하여야 한다. (3) 트레미는 콘크리트를 치는 동안 그 하반부가 항상 콘크리트로 채워져 있어야 하며, 트레미 하단을 친 콘크리트면 보다 300~400 mm 아래로 유지하여야 한다. (4) 트레미는 콘크리트를 치는 동안 수평이동 시켜서는 안된다. (5) 트레미의 취급은 각 단계에서의 상태를 미리 상세히 검토하여 치는 동안의 콘크리트에 대하여 좋지 않은 상태가 일어나지 않도록 예방 조치를 강구하여야 하다. (6) 특수한 트레미를 사용할 경우에는 그 적합성을 확인하고 사용방법을 충분히 검토하여야 한다. 3.2.3 콘크리트펌프에 의한 타설 (1) 콘크리트펌프의 배관은 수밀하여야 한다. (2) 콘크리트의 치는 방법은 트레미에 준하여야 하며, 펌프의 안지름은 굵은 골재 최대치수의 3~4배에 해당하는 100~150 mm를 사용하고, 수송관 1개로 처지는 면적은 5㎡이하로 하여야 한다. 3.2.4 밀열림상자 및 밀열림포대에 의한 타설 (1) 밀열림상자 및 밀열림포대는 그 바닥이 콘크리트를 치는 면 위에 도달해서 콘크리트를 쏟아 부을 때 쉽게 열릴 수 있는 구조이어야 한다. (2) 콘크리트를 치는데 있어서는 밀열림상자 및 밀열림포대를 조용히 수중에 내려 콘크리트를 쏟은 후, 콘크리트면으로부터 상당한 거리가 떨어질 때까지 천천히 끌어 올려야 한다. 3.3 수중불분리성콘크리트 3.3.1 타설 (1) 타설은 정수중에서 수중낙하높이 500 mm 이하로 하는 것을 원칙으로 한다. 여기서 정수중이란 50 mm/s 정도 이하를 의미한다. (2) 타설은 콘크리트펌프 또는 트레미를 사용하는 것을 원칙으로 하고 수중불분리성 콘크리트의 품질을 저하시키지 않도록 하여야 한다. 3.3.2 콘크리트는 타설 후 경화할 때까지 유수, 파도 등에 씻겨져서 표면이 세굴되지 않도록 보호하여야 한다.	

종 류	항 목	시험·검사 방법	시기·회수	판단기준
배 합	압축강도	KS F 2405 의 방법	· 받아들이기 시점 · 1회/일 또는 구조물의 중요도와 공사의 규모 에 따라 20~150 m³ 마 다 1회	수중 시공시의 할증을 고려한 설계기준강도 를 바탕으로 6-4-1절 2.3 배함에 준함.
수중분리 저항성	물-시멘트비	배합시험에 의함.	"	규정치 이하, 규정이 가 없는 경우는 50% 이하
	단위시멘트량	배합시험에 의함.	"	규정치 이상 규정이 없는 경우는 370 kg/m³ 이하
유동성	슬럼프	KS F 2402 의 방법	"	시공계획서의 값, 트 레미, 콘크리트 펌프 의 경우 130~180 mm

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(3) 현장치기말뚝 및 지하연속벽에 사용하는 수중콘크리트 ① 철근망태는 보관, 운반, 설치시 유해한 변형이 생기지 않도록 견고해야 하며, 설치시에는 그 위치와 연직도를 정확히 유지하여 휨, 좌굴, 탈락, 공벽에 접촉되지 않도록 하여야 한다. ② 콘크리트 치기에 앞서 슬라임의 제거를 확실히 해야 한다. ③ 콘크리트는 트레미를 사용하여 연속하여 친다. ④ 콘크리트는 설계면 보다 50cm 이상의 높이로 치고, 경화한 후 이를 제거한다. ⑤ 사용한 안정액의 처리는 공사에 관계되는 배수기준 및 환경기준을 조사하여 배수처리계획을 세워야 한다.	3.4 현장타설 말뚝 및 지하연속벽에 사용하는 수중콘크리트 3.4.1 철근망태 설치 (1) 철근망태는 보관, 운반, 설치할 때 유해한 변형이 생기지 않도록 견고하게 제작하여야 한다. (2) 철근의 덮개는 충분히 취하여야 한다. (3) 간격재는 명시된 도면에서와 같은 덮개가 확보되도록 적정한 형상, 배치가 되도록 한다. (4) 철근망태를 설치할 때 굴착 종료 후 될 수 있는 대로 빠른 시기에 실시하고 그 위치와 연직도를 정확히 유지하여 공벽에 접촉되지 않도록 하여야 한다. 3.4.2 타설 (1) 콘크리트의 타설에 앞서 진흙의 제거를 확실히 하여야 한다. (2) 콘크리트는 트레미를 써서 연속하여 치는 것을 원칙으로 하며, 콘크리트를 치는 중에서 콘크리트 속에 트레미의 삽입깊이는 2m이내 이어야 한다. (3) 콘크리트는 명시된 도면보다 500 mm이상의 높이로 치고, 경화한 후 이것을 제거하여야 한다. (4) 사용한 안정액의 처리는 충분히 고려하여야 한다. 3.5 현장품질관리 및 검사 3.5.1 일반 수중콘크리트의 품질검사는 표 6-4-6-3에 따른다. 3.5.2 수중불분리성콘크리트의 품질관리는 표 6-4-6-4에 따른다. 3.5.3 현장타설말뚝 및 지하연속벽에 사용하는 수중콘크리트의 검사는 표 6-4-6-5에 따른다. 표 6-4-6-3 일반 수중콘크리트의 품질검사	

종 류	항 목	시험·검사 방법	시기·회수	판단기준
배 합	수중제작 공시체 압축강도	KCI-CT102 의 방법	· 받아들이기 시점 · 1회/일 또는 구조물 의 중요도와 공사의 규모에 따라 20~150 m ³ 마다 1회	6-4-1절 2.3 배합에 준함.
	굵은골재의 최재치수	배합시험에 의함.	”	· 40 mm 이하 · 부재최소치수의 1/5 및 철근의 최소순간격의 1/2를 초과하지 않을 것
수중분리 저항성	수중분리도	KCI-AD102 의 방법	”	규정치 이상 규정치가 없는 경우는 현탁물질량 은 50 mg/ℓ 이하, pH는 12.0 이하
	수중기중 강도비	KCI-CT102 의 방법	”	일반적인 경우 0.7 이상, 철근콘크리트의 경우는 0.8 이상
유동성	슬럼프 플로우	KCI-CT103 의 방법	”	규정치 ±30 mm

종 류	항 목	시험·검사 방법	시기·회수	판단기준
배 합	압축강도	KS F 2405 의 방법	· 받아들이기 시점 · 1회/일 또는 구조물 의 중요도와 공사의 규모에 따라 20~150 m ³ 마다 1회	수중 시공시의 활중 을 고려한 설계기준 강도를 바탕으로 6-4-1절 2.3 배합에 준함.
	굵은골재의 최재치수	배합시험에 의함.	”	· 25 mm 이하 · 철근의 최소순간격 의 1/2를 초과하지 않을 것
수중분리 저항성	물-시멘트비	배합시험에 의함.	”	규정치 이하, 규정치 가 없는 경우는 55 % 이하
	단위시멘트량	배합시험에 의함.	”	규정치 이상, 규정치 가 없는 경우는 350 kg/m ³ 이상
유동성	슬럼프	KS F 2402 또는 KCI-CT103 의 방법	”	시공계획서의 값, 지 시가 없는 경우의 슬 럼프는 180~210 mm

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	표 6-4-6-4 수중 불분리성 콘크리트의 품질검사	
	표 6-4-6-5 현장타설말뚝 및 지하연속벽에 사용하는 수중콘크리트의 품질검사	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.12 해양콘크리트 3.12.1 일반사항 (1) 시공자는 해양콘크리트 구조물 시공시 파랑, 조류, 조풍, 파고 등의 환경조건과 항해선박의 영향 등을 고려하여 재료운반, 관리, 장비운용등 시공계획서를 수립하여 감독자에게 제출하여야 한다. (2) 해양콘크리트 구조물 시공시에 해양오염, 생태계의 영향 등 환경보전에 주의하여야 한다. (3) 해양콘크리트 구조물에 사용하는 재료는 내구성·내식성을 갖는 것 이어야 한다.	6-4-7 해양콘크리트 1. 일반사항 1.1 적용범위 1.1.1 이 시방은 해양콘크리트 구조물 공사의 일반적인 시공에 적용한다. 1.1.2 해양콘크리트 구조물은 해면 아래에 있게 되어 해수의 작용을 받는 구조물뿐만 아니라, 육상이나 해면상에 건설되어 파랑이나 해수 물보라, 조풍의 작용을 받는 구조물에 사용되는 콘크리트를 말한다. 1.1.3 해양콘크리트 구조물의 시공을 수중콘크리트로 시공할 경우에는 이 절의 규정하는 것 외에 6-4-6절에 따라야 한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 6-4-1 일반 콘크리트 1.3 참조규격 1.3.1 관련 시방서 (1) 콘크리트 표준시방서 제15장 해양콘크리트 1.4 제출물 1.4.1 현장동원 및 철수계획서 계약상대자는 장비 및 인력의 현장동원 및 철수를 위한 계획서를 작성하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 1.4.2 검사 및 시험계획서 계약상대자는 공사착수전에 검사 및 시험계획서를 총칙편 4장의 해당사항에 따라 작성하여야 한다. 1.4.3 시공상세도면 시공상세도면은 다음 사항을 추가하여 작성하여야 한다. (1) 환경오염방지 가시설물도(오탉방지막 등) (2) 프리캐스트 부재 설치 순서도 (3) 프리캐스트 부재 설치방법	• 콘크리트 표준시방서, 도로공사 표준시방서를 참조하여 해양콘크리트에 대한 시방내용을 소공종으로 분리함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	1.4.4 제품자료 제품자료는 혼화재료의 성분, 특성 등 제반사항과 제조업체의 생산 현황, 기술자료, 사용 지침서, 사용실적 등을 추가하여 작성하여야 한다. 1.4.5 환경조사 해양콘크리트구조물 시공전에 조풍, 파랑, 조류 등의 환경조건과 선박의 항행이나 주변의 어장에 미치는 영향, 야간이나 악천후 때에 항행선박으로부터 받는 장애 등을 미리 검토한 대책보고서를 작성하여야 한다. 1.4.6 프리캐스트 부재 운반(또는 예항) 계획서 프리캐스트 부재의 시공을 할 때는 부재를 설치 장소까지 안전하게 운반 또는 예항할 수 있도록 운반(또는 예항) 계획서를 작성하여야 한다. 계획서에는 기상조건, 해상조건, 해상교통의 상황과 긴급한 상황하에서의 대피방법, 대피장소가 포함되어야 한다. 1.5 환경요구 사항 1.5.1 해양에서 현장타설 콘크리트 시공을 할 때에는 환경오염을 방지하기 위해서 해수의 오탁이 일어나지 않는 공법을 제시하여야 한다. 1.5.2 오탁수가 시공시 발생된다면 오탁수 처리방법을 제시하여야 하며, 처리된 물의 버릴 장소 및 버릴 방법이 포함되어야 한다. 2. 재료 2.1 재료 2.1.1 재료는 6-4-1절의 해당 절의 요건에 따라야 한다. 2.1.2 시멘트는 해수의 작용에 대하여 내구적이어야 하므로 고로슬래그시멘트, 플라이애쉬시멘트 등 혼합시멘트계 및 중용열포틀랜드시멘트 등이 좋다. 이들 혼합계시멘트는 내해수성 이외에도 장기재령의 강도가 크고, 수화열이 적은 이점이 있어 해양콘크리트에 적합하지만 초기강도가 작은 결점이 있어 초기 습윤양생에 주의하여야 한다. 2.1.3 해양콘크리트에는 시멘트콘크리트 이외 시멘트와 폴리머를 사용한 폴리머시멘트콘크리트와 결합재를 폴리머만 사용한 수지콘크리트 또는 시멘트콘크리트의 공극 속에 합성수지를 함침 시킨 폴리머 함침 콘크리트 등이 사용된다. 2.1.4 혼화재료 중 고로슬래그미분말이나 플라이애쉬를 적당량 시멘트와 치환함으로써 수밀하고 해수의 화학작용에 대한 내구성이 큰 콘크리트를 만들 수 있으나, 이들 혼화재의 사용효과는 혼화재의 종류, 분말도 및 혼합률에 따라 크게 상이하므로 사용시에는 실험 등을 거쳐 품질을 확인한 후 사용방법을 정하여야 한다.	

환경구분 \ 시공조건	시공조건	
	일반 현장시공의 경우	공장제품 또는 재료의 선정 및 시공에서 공장제품과 동등 이상의 품질이 보증될 때
(a) 해 중	50	50
(b) 해상 대기중	45	50
(c) 물보라 지역	45	45

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.12.2 재 료 (1) 시멘트는 해수의 작용에 대하여 특히 내구적이어야 하므로 고로슬래그시멘트, 플라이애쉬시멘트 등 혼합시멘트가 좋다. 이들 혼합시멘트는 초기 강도가 낮은 결점이 있어 초기 습윤양생에 주의해야 한다. (2) 양질의 AE제, 감수제, AE감수제, 고성능감수제 또는 고성능 AE감수제를 사용하여 콘크리트의 워커빌리티를 개선하고, 블리딩 및 재료분리가 적고, 내구성 및 수밀성이 크며, 균등질의 콘크리트가 얻어지도록 해야 한다. (3) 해양콘크리트의 물-시멘트비, 단위시멘트량, 공기량과 같은 사항은 콘크리트표준시방서 제15장에 규정된 내용에 적합해야 한다.	2.2 장비 2.2.1 장비는 6-4-1절의 해당 절의 요건에 따라야 한다. 2.3 배합 2.3.1 물-시멘트비 (1) 해양콘크리트구조물에서는 내구성으로부터 정하는 물-시멘트비의 최대값은 표 6-4-7-1 의 값을 표준으로 한다. 표 6-4-7-1 내구성으로 정해진 AE콘크리트의 최대 물-시멘트비(%) (주) 실적, 연구성과 등에 의하여 확증이 있을 때는 물-시멘트비를 위 값에 5~10%정도 더한 값으로 해도 좋다. (2) AE콘크리트로 한 무근콘크리트를 내구성으로부터 정한 최대 물-시멘트비는 표 6-4-7-1의 값에 10%정도 더한 값으로 해도 좋다. (3) 해수 또는 조수간만의 영향을 받으며 콘크리트를 타설하여야 하는 시공조건이 나쁜 경우는 일반적으로 현장시공의 경우 최대 물-시멘트비의 값을 표의 값에 5% 정도 작게하는 것이 좋다. 2.3.2 단위시멘트량은 구조물의 규모, 중요성, 환경조건 등을 고려하여 내구성이 얻어지도록 표 6-4-7-2의 값 이상으로 하여야 한다.	

환경구분	굵은골재의 최대치수	25(mm)	40(mm)
	물보라 지역 및 해상 대기중	330	300
	해중	300	280

환 경 조 건		굵은골재의 최대치수(mm)	
		25	40
동결융해 작용을 받을 염려가 있는 경우	(a) 물보라	6	5.5
	(b) 해상 대기중	5	4.5
동결융해를 받을 염려가 없는 경우		4	4

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	표 6-4-7-2 내구성으로 정하여지는 단위시멘트량 (kg/m³) 2.3.3 해양콘크리트구조물에 쓰이는 AE콘크리트의 공기량은 표 6-4-7-3의 값을 표준으로 하여야 한다. 표 6-4-7-3 콘크리트의 공기량의 표준값(%)	
3.12.3 시 공 (1) 해양콘크리트는 치기, 다지기, 양생 등에 대하여 특히 조심하여 시공해야 한다. (2) 시공이음은 될 수 있는 대로 피해야 한다. 부득이하게 시공이음이 되는 경우에는 내구성에 결점이 되지 않도록 조치를 강구해야 한다. (3) 콘크리트는 재령 5일이 되기까지는 해수에 씻기지 않도록 하여야 한다. (4) 강재와 거푸집판과의 간격은 설계뒹개를 확보하도록 조치를 취해야 한다. (5) 마모, 충격 등의 심한 작용을 받는 부분은 고분자 재료 등을 사용하여 콘크리트 표면을 보호하거나, 철근의 뒹개를 증가시키거나 단면을 증가시켜야 한다.	3. 시공 3.1 시공준비 3.1.1 해양콘크리트구조물 시공전에 환경조건, 항해선박으로부터 받는 장애 등을 미리 검토하여 대책을 세워야 한다. 3.2 시공기준 3.2.1 이 절에서 언급하지 않은 사항은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 3.2.2 해양콘크리트구조물 시공시에는 해역오염, 생태계의 영향 등이 미치지 않도록 환경보전에 충분히 주의하여야 한다. 3.2.3 시공이음은 될 수 있는 대로 피하여야 하며, 특히 최고조위로부터 600 mm, 최저조위로부터 아래로 600 mm사이의 감조부분에는 시공이음이 생기지 않도록 세부 공정계획에 포함되어야 한다. 3.2.4 시공이음을 피할 수 없는 경우에는 이음은 6-4-1절에 따라야 하며, 내구성에 결점이 되지 않도록 충분한 조치를 강구하여야 한다. 3.2.5 콘크리트는 재령이 5일이 되기까지는 해수에 씻기지 않도록 보호하여야 한다. 3.2.6 강재와 거푸집판과의 간격은 소정의 뒹개를 확보하도록 적절한 조치를 취하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.2.7 마모, 충격 등의 작용을 받는 부분은 적당한 재료로 콘크리트 표면을 보호하거나 철근의 덮개 또는 단면을 증가시켜야 한다. 3.2.8 프리캐스트 콘크리트 부재의 설치 (1) 프리캐스트 콘크리트 부재의 설치에 있어서는 소요의 정밀도를 얻을 수 있도록 시공방법, 설치방법 등은 세부 공정계획서 및 시공도에 따라야 한다. (2) 프리캐스트 콘크리트 부재의 연결방법 또는 다른 재료 부재와의 연결방법에 대해서는 충분한 내수성, 내염성을 가진 접합방법을 사용하고 소요의 내하력 및 내구성을 갖도록 하여야 한다. 3.3 품질관리 및 검사 3.3.1 품질관리 및 검사는 6-4-6절 3.6 품질관리 및 검사에 따른다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.13 유동화 콘크리트 3.13.1 일반사항 (1) 유동화 콘크리트의 시공시에 유동화 후 소요의 품질이 얻어지도록 사전에 베이스콘크리트의 재료, 배합, 유동화방법, 치기, 양생 및 품질관리 방법 등에 대하여 충분히 검토하여야 한다. (2) 유동화 콘크리트의 배합 및 유동화제의 첨가량은 유동화 후의 콘크리트가 소요의 강도, 내구성, 수밀성 및 작업에 적절한 워커빌리티를 갖고 품질의 변동이 없도록 하여야 한다.	6-4-8 유동화콘크리트 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 유동화콘크리트를 사용하는 콘크리트 구조물 공사의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 6-4-1 일반콘크리트 1.3 참조규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS F 2560 콘크리트용 화학 혼화제 1.3.2 관련 시방서 (1) 콘크리트 표준시방서 제11장 유동화콘크리트 (2) 대한토목학회 표준 유동화 콘크리트 시공지침 동해설 1.3.3 관련법규 (1) 건설기술관리법 제24조 1.4 제출물 제출물은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 1.5 품질보증 품질보증은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 1.6 운반 및 저장 운반 및 저장은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 2. 재료 2.1 재료 2.1.1 재료는 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 2.1.2 유동화제는 대한 한국콘크리트학회 표준(KCI-AD101) 「콘크리트용 유동화 제 품질 기준」에 적합한 것이어야 한다. 2.1.3 AE제, 감수제, AE감수제는 KS F 2560에 적합하고 또한 유동화제와 병용할 경우에 유동화콘크리트에 나쁜 영향을 미치지 않아야 한다.	• 콘크리트 표준시방서, 도로공사 표준시방서를 참조하여 유동화콘크리트에 대한 시방내용을 소공종으로 분리함.

콘크리트의 종류	베이스 콘크리트	유동화 콘크리트
일반 콘크리트	150 이하	210 이하
경량 콘크리트	180 이하	210 이하

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.13.2 재 료 (1) 유동화제는 베이스 콘크리트에 사용한 AE제, 감수제, AE감수제 또는 고성능 AE감수제와의 상호작용에 따라 그 효과에 영향을 미치므로 주의하여 선정하여야 한다. (2) 유동화 콘크리트의 슬럼프는 작업에 적절한 범위로서 원칙적으로 21cm 이하로 한다. (3) 유동화 콘크리트를 다시 유동화하여 사용하여서는 안된다. 다만, 유동화 콘크리트의 재유동화를 공사 전에 시험하여 품질을 확인한 경우에는 유동화제 재첨가를 1회에 한하여 사용할 수 있다.	2.2 장비 2.2.1 장비는 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 2.3 배합 2.3.1 베이스 콘크리트의 배합은 소요의 강도, 내구성, 수밀성 및 작업에 적당한 워커빌리티를 가지며, 품질의 변동이 적어지도록 콘크리트의 배합 및 유동화제의 첨가량을 정하여야 한다. 2.3.2 베이스 콘크리트는 원칙적으로 AE콘크리트로 하며 그 배합 및 유동화제의 첨가량은 유동화후의 콘크리트가 워커빌리티, 강도, 내구성 및 수밀성 이외에도 강재를 보호하는 성능을 갖도록 실시하여야 한다. 2.3.3 슬럼프 (1) 유동화콘크리트의 슬럼프는 작업에 적절한 범위로서 원칙적으로 210 mm이하로 결정하여야 한다. 그러나 재료분리, 기타 콘크리트에 나쁜 영향이 없는 것을 나타내는 신뢰할 수 있는 자료, 실적 또는 실험자료가 있으면 그 값을 초과해도 좋다. (2) 슬럼프의 증가량은 100 mm이하를 원칙으로 하며 50~80 mm를 표준으로 한다. 그러나 (1)과 같이 신뢰할 수 있는 자료, 실적 또는 실험자료 등이 있으면 감독자의 승인을 얻어 슬럼프 증가량을 100 mm이상으로 해도 좋다. (3) 일반 및 경량 콘크리트의 슬럼프 최대치는 표 6-4-8-1에 따른다. 표 6-4-8-1 유동화 콘크리트의 슬럼프(mm) 2.3.4 배합 표시방법 (1) 배합의 표시방법은 일반적으로 표 6-4-8-2에 의하는 것으로 한다.	

굵은 골재의 최대치 수 (mm)	슬럼프① (mm)		공기량① (%)		물-시 멘트비 W/C (%)	잔골재 율 s/a (%)	단위량 (kg/m³)						
	베이스 콘크 리트	유동화 콘크 리트	베이스 콘크 리트	유동화 콘크 리트			W	C	S	G	혼화재료		
											혼 화 재	② 혼 화 재	② 유 동 화 재

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	표 6-4-8-2 배합의 표시방법 주) ① 슬럼프 및 공기량은 유동화 전후의 것으로 한다. ② 혼화제 및 유동화제의 사용량은 ml/m^3 또는 g/m^3으로 나타내고 회석시키지 않거나, 녹이지 않은 것을 표시하는 것으로 한다. 또 한 유동화제의 용적은 콘크리트를 비비는 용적계산에서 무시하 는 것으로 한다. (2) 시방배합은 잔골재가 5 mm체를 전부 통과하고 굵은 골재는 5 mm 체에 전부 남는 것으로 하며 모두 표면건조포화상태에 있는 것으로 한다. (3) 시방배합을 현장배합으로 고치는 경우에는 골재의 함수상태, 5 mm 체에 남는 잔골재의 양, 5 mm체를 통과하는 굵은 골재 및 혼화제 의 회석수량 등을 고려하여야 한다. 2.4 계량 및 비비기 2.4.1 계량 및 비비기는 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 2.4.2 콘크리트의 유동화는 다음 중 한가지 방법에 의한다. (1) 콘크리트 플랜트에서 운반한 콘크리트에 공사현장에서 유동화제를 첨가하여 균일하게 될 때까지 휘저어 유동화한다. (2) 콘크리트 플랜트에서 트럭애지테이터에 유동화제를 첨가하여 즉시 고속으로 휘저어 유동화한다. (3) 콘크리트 플랜트에서 트럭애지테이터에 유동화제를 첨가하여 저속으 로 휘저으면서 운반하고 공사현장 도착 후에 고속으로 휘저어 유동 화 한다. 2.4.3 유동화콘크리트를 다시 유동화 할 수 없다. 2.5 자재품질관리 2.5.1 자재품질관리는 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.13.3 시 공 (1) 시공자는 유동화제의 첨가장소를 시험에 의해 정하고 필요한 장소에 계량장치, 첨가설비를 설치한다. (2) 소음 및 배기가스를 고려하여 교반장소를 정하며, 교반은 배출직전에 실시하여야 한다. (3) 삭제 (4) 유동화제의 첨가량에 대한 슬럼프 증가량을 시험하여 겉보기 검사에 의한 베이스 콘크리트의 변화에 따라 첨가량을 변화시킬 수 있도록 한다. (5) 유동화제를 계량하여 첨가시에는 품질관리전담자를 배치하여야 한다. (6) 다짐이 불충분한 경우에는 재료분리와 흠집이 발생하기 쉬우며, 철근에 의한 충전장애가 되기 쉬우므로 내부진동기를 사용하여 밀실한 다짐을 하여야 한다. (7) 단위수량이 적고 점성이 크므로 동일슬럼프의 보통콘크리트 치기시보다 콘크리트 치기작업 인부를 늘려 신속히 시공할 수 있는 체제를 갖추어야 한다.	3. 시공 3.1 작업준비 3.1.1 유동화콘크리트 시공시에는 유동화 후 소요의 품질이 얻어지도록 사전에 베이스콘크리트(Base Concrete)의 재료, 배합, 유동화 방법, 품질관리 등에 대해서 충분히 검토하여야 한다. 3.1.2 계약상대자는 유동화콘크리트를 사용 전에 유동화 시기, 첨가량, 휘젓기 시간, 유동화 장소, 소음대책, 관리방법 등에 대해서 충분한 검토를 하여야 한다. 3.2 시공기준 3.2.1 유동화콘크리트의 시공기준은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 3.3 현장품질관리 및 검사 3.3.1 유동화콘크리트 시험 및 검사는 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 3.3.2 베이스콘크리트 및 유동화콘크리트의 슬럼프 및 공기량 시험은 50m³마다 1회씩 실시하여야 한다. 3.3.3 유동화콘크리트의 시공에서 특히 필요한 품질검사는 표 6-4-8-3에 따른다.	

종 류	항 목	시험 · 검사 방법	시기 · 회수	판단기준
유동화 제	KCI-AD1 01의 품질항목	제조회사의 시험성적표 에 의한 KCI- AD101의 방법	공 사 시 작 전 , 공사중 1회/월 이상 및 장기 간 저장한 경 우	KCI-AD101 에 적합할 것
베이스 콘크리 트	슬럼프	KS F 2402의 방법	50m ³ 마다 1회 의 빈도를 표 준으로 한다. 타설 당초는 빈도를 높인 다.	계획한 범위 내에 있을 것. 2.3 배합에 적합할 것
	공기량	KS F 2409의 방법 KS F 2421의 방법 KS F 2449의 방법		정해진 조건 에 적합할 것
유동화 콘크리 트	슬럼프	KS F 2402의 방법		계획한 범위 내에 있을 것. 2.3 배합에 적합할 것
	공기량	KS F 2409의 방법 KS F 2421의 방법 KS F 2449의 방법		정해진 조건 에 적합할 것

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
② 콘크리트 기능사 콘크리트 생산관리, 시료채취, 시험을 책임지고 품질관리를 하는 기능인으로 콘크리트 품질관리기술에 능숙하며, 콘크리트생산에 관계되는 제반규정을 숙지하고 있어야 한다. 또한, KS규격에 따라 콘크리트 및 그 재료에 대한 시험을 수행할 수 있는 능력을 갖추고 있어야 하며, 콘크리트의 워어커빌리티를 개선하고 콘크리트 배합설계를 조정할 수 있으며 콘크리트 배치조종원이 부재중일 경우 그 업무를 대신 수행할 수 있는 능력도 갖추고 있어야 한다. 3.14.2 품질관리시험 (1) 시공자는 콘크리트구성재료 및 콘크리트의 품질관리를 위하여 필요한 모든 시료채취, 시험 및 검사를 수행하여야 한다. 품질관리 시험은 다음의 규격에 따라야 한다. ① 굳지 않은 콘크리트의 시료채취방법 KS F 2401 ② 굳지 않은 콘크리트의 단위적용중량 및 공기량 시험방법(중량방법) KS F 2409 ③ 골재의 체가름 시험방법 KS F 2502 ④ 포틀랜드시멘트 콘크리트 슬럼프 시험방법 KS F 2402 ⑤ 삭제 ⑥ 잔골재의 비중 및 흡수율 시험방법 KS F 2504 ⑦ 굵은 골재의 비중 및 흡수율 시험방법 KS F 2503 ⑧ 굳지 않은 콘크리트의 압력법에 의한 공기 함유량 시험방법(공기실 압력방법) KS F 2421 ⑨ 콘크리트의 압축강도 시험방법 KS F 2405 (2) 시공자는 구조용 콘크리트의 시료채취 및 시험을 하여야 하며, 감독자는 검사시험으로 1회 또는 그 이상의 품질관리 시험을 지시할 수 있다. ① 콘크리트의 공기량 및 슬럼프 콘크리트생산을 시작할 경우에는 각 배치에서 공기량 및 슬럼프 시험(100% 시료채취 및 시험)을 실시해야 한다. 다만, 무작위로 시료를 채취하여 시험한 결과가 공기량이나 슬럼프 어느 한가지라도 규정된 한계를 벗어나 100% 시료채취 및 시험을 하도록 된 경우를 제외하고는 3회의 연속배치에 대한 연속시료채취 및 시험의 결과가 공기량이나 슬럼프가 모두 규정된 한계 내에 있을 때는 5개의 연속배치에 1회의 무작위 시료채취 및 시험을 100%시료채취 및 시험에 대신할 수 있다. ② 콘크리트의 배합강도는 콘크리트표준시방서 2.8.2에 따라 결정한다. 표 7-6 삭제	표 6-4-8-3 유동화 콘크리트의 품질검사	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.14 품질관리 3.14.1 일반사항 (1) 시공자는 구조물에 필요한 품질의 콘크리트 배합설계를 하며, 사용할 재료의 배합비율은 해당 구조물의 설계요건에 따라 결정한다. 시공자는 배합비를 결정하고 현장여건에 적합한 품질의 콘크리트를 얻기 위하여 수정배합을 한다. 또한 감독자의 요구가 있을 때에는 현장배합표 및 28일 압축강도 시험성과표를 제출하여야 한다. (2) 시공자는 콘크리트생산에 있어서 콘크리트의 배합, 치기 및 양생 작업중의 모든 재료의 품질에 대한 책임을 져야 한다. (3) 시공자는 콘크리트의 품질을 보증하기 위해 시험채취 시험빈도, 관리 방법 및 관리형태를 자세히 설명하는 품질보증계획서를 감독자에게 제출하여야 하며, 감독자가 요청하는 경우 콘크리트 생산기록지, 배합설계표, 재료의 품질보증서, 시료채취 및 시험보고서 등을 제공해야 한다. (4) 경험과 자격이 있는 사람이 콘크리트혼합물의 모든 배합작업을 수행하여야 하며 플랜트가 가동 중일 때에는 콘크리트의 품질관리를 위해 항상 플랜트와 현장에 위치해 있어야 한다. ① 콘크리트 배치조종원(batching operator) 플랜트 믹싱기계를 운전하는 조종원으로 골재의 표면수를 정확하게 측정할 수 있고 콘크리트의 재료를 정확하게 계량할 수 있어야 한다. 계량한 각 배치의 재료배합비는 배합설계에 따라야 한다. ② 콘크리트 기능사 콘크리트 생산관리, 시료채취, 시험을 책임지고 품질관리를 하는 기능인으로 콘크리트 품질관리기술에 능숙하며, 콘크리트생산에 관계되는 제반규정을 숙지하고 있어야 한다. 또한, KS규격에 따라 콘크리트 및 그 재료에 대한 시험을 수행할 수 있는 능력을 갖추고 있어야 하며, 콘크리트의 워어커빌리티를 개선하고 콘크리트 배합설계를 조정할 수 있으며 콘크리트 배치조종원이 부재중일 경우 그 업무를 대신 수행할 수 있는 능력도 갖추고 있어야 한다.		• 품질관리에 관한 내용을 6-4-1절 3.13 현장품질관리 항 또는 분리된 해당 소공종의 현장 품질 관리 항으로 이동함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.14.2 품질관리시험 (1) 시공자는 콘크리트구성재료 및 콘크리트의 품질관리를 위하여 필요한 모든 시료채취, 시험 및 검사를 수행하여야 한다. 품질관리 시험은 다음의 규격에 따라야 한다. ① 굳지 않은 콘크리트의 시료채취방법 KS F 2401 ② 굳지 않은 콘크리트의 단위적용중량 및 공기량 시험방법(중량방법) KS F 2409 ③ 골재의 체가름 시험방법 KS F 2502 ④ 포틀랜드시멘트 콘크리트 슬럼프 시험방법 KS F 2402 ⑤ 삭제 ⑥ 잔골재의 비중 및 흡수율 시험방법 KS F 2504 ⑦ 굵은 골재의 비중 및 흡수율 시험방법 KS F 2503 ⑧ 굳지 않은 콘크리트의 압력법에 의한 공기 함유량 시험방법(공기실 압력방법) KS F 2421 ⑨ 콘크리트의 압축강도 시험방법 KS F 2405 (2) 시공자는 구조용 콘크리트의 시료채취 및 시험을 하여야 하며, 감독자는 검사시험으로 1회 또는 그 이상의 품질관리 시험을 지시할 수 있다. ① 콘크리트의 공기량 및 슬럼프 콘크리트생산을 시작할 경우에는 각 배치에서 공기량 및 슬럼프 시험(100% 시료채취 및 시험)을 실시해야 한다. 다만, 무작위로 시료를 채취하여 시험한 결과가 공기량이나 슬럼프 어느 한가지라도 규정된 한계를 벗어나 100% 시료채취 및 시험을 하도록 된 경우를 제외하고는 3회의 연속배치에 대한 연속시료채취 및 시험의 결과가 공기량이나 슬럼프가 모두 규정된 한계 내에 있을 때는 5개의 연속배치에 1회의 무작위 시료채취 및 시험을 100%시료채취 및 시험에 대신할 수 있다. ② 콘크리트의 배합강도는 콘크리트표준시방서 2.8.2에 따라 결정한다. 표 7-6 삭제 ③ 콘크리트의 압축강도 콘크리트의 압축강도의 시험은 배합이 다를 때마다 또는 콘크리트 1일 치기량이 150m³미만인 경우 1일 치기량마다, 1일 치기량이 150m³ 이상인 경우 150m³ 마다 1회 실시하며, 1회에 공시체 3개를 제작하여 그 산술평균치를 그 로트(Lot)의 대표치로 하여 그 대표치가 설계기준강도의 85% 이상, 3회연속 시험결과의 평균치가 설계기준강도 이상이어야 한다.		

부 재 의 종 류		최저 설계 기준강도
무 근 콘 크 리 트 부 재		160
철 근 콘 크 리 트 부 재		210
프리스트레스트 콘크리트 부재	프리텐션방식	350
	포스트텐션방식	300

다음 값들 중 최소값 이하
① 50mm
② 부재 최소치수의 1/5
③ 철근의 순간격의 3/4

시 험 항 목	시 험 방 법	기 준
유 하 시 간(초)	KS F 2432	6~15이내
팽 창 률(%)	KS F 2433	10이하
재령28일의 압축강도(kgf/cm ²)	KS F 2426	200이상
물-시멘트 비(%)	-	45이하

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
④ 최저 설계기준강도는 표 7-7과 같다. 표 7-7 최저 설계기준 강도(kgf/cm²) ⑤ 굽은 골재의 최대치수는 표 7-8와 같다. 표 7-8 굽은 골재 최대치수 ⑥ 그라우트의 품질은 표 7-9와 같다. 표 7-9 그라우트 품질기준 3.14.3 기록보존 (1) 시공자는 모든 검사 및 시험결과를 기록 유지해야 한다. 이 기록에는 관찰한 횟수, 관찰한 특성, 발견된 결함의 형태 및 수량, 승인 및 거절된 물량, 조치사항 등이 기록되어 있어야 한다. (2) 현장에 콘크리트를 운반하여 차에서 내리기 전에 운반자는 감독자에게 규정된 관련사항을 기록한 표를 제시해야 한다.		• 설계기준에 해당하는 규정임으로 시방서에 수록하기에 부적합한 것으로 판단되어 삭제함.

종 류		기 준
콘크리트가 칠 때부터 구조물의 수명까지 흠에 접해 있을 때		8 이상
콘크리트가 흠에 접해 있거나 기상 작용의 영향을 받을 때	주철근	6 이상
	스터럽, 띠철근, 나선철근	5 이상
기상조건이 양호한 곳의 콘크리트 바닥판 슬래브	상부철근	5 이상
	하부철근	2.5 이상
부식에 대한 방지책이 없고 염분에 자주 노출되는 콘크리트 바닥판 슬래브	상부철근	6.5 이상
	하부철근	2.5 이상
기상작용에 영향을 받지 않거나 흠에 접해 있지 않은 콘크리트	주철근	4 이상
	스터럽, 띠철근, 나선철근	2.5 이상
콘크리트 파일이 치기 때부터 수명까지 흠에 접해 있을 때		5 이상
철근 다발의 최소덮개		철근다발의 등가지름 이상이며 5 이하

강재종류	건 조 환 경	일 반 환 경	부식성 환경	극심한 부식성 환 경
철 근	0.006C	0.005C	0.004C	0.0035C
PS 강재	0.005C	0.004C	-	-

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.14.4 콘크리트교의 철근덮개 기준 (1) 콘크리트교의 철근의 피복두께는 도로교 설계기준에 따르며 표 7-10과 같다. 표 7-10 콘크리트교의 피복두께 기준 (단위:cm)		• 설계기준에 해당하는 규정임으로 시방서에 수록하기에 부적합한 것으로 판단되어 삭제함.
3.14.5 콘크리트 균열관리 (1) 균열 허용범위 콘크리트 구조물의 내구성에 허용되는 균열폭은 표 7-11과 같다. 표 7-11 콘크리트 구조물의 허용균열폭 C : 최외단 철근과 콘크리트 표면사이의 덮개(mm) (2) 균열발생의 조사 및 대책 콘크리트 구조물의 부재에 균열이 발생한 경우 시공자는 이를 콘크리트 생산조건, 치기 및 다짐, 양생, 균열현황도 및 기타 필요사항을 세밀하게 조사하여 감독자에게 제출하여야 하며, 콘크리트 구조물의 균열폭이 허용범위 이내라도 이의 원인규명을 실시하고 전문기술자의 의견서를 첨부하여 감독자의 확인을 받아 조치를 하여야 한다.		• 허용균열에 대한 내용을 6-4-1절 3.12 시공허용오차 항목으로 이 동함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	6-4-9 섬유보강콘크리트 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 섬유보강콘크리트 공사의 일반적 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 6-4-1 일반 콘크리트 1.3 참조규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS F 2564 콘크리트용 강섬유 KS F 2566 강섬유보강 콘크리트의 휨인성 시험방법 1.3.2 관련시방서 (1) 콘크리트 표준시방서 제18장 섬유보강콘크리트 (2) 한국콘크리트 학회 KCI SF 102 강섬유보강 콘크리트의 강섬유 혼입률 시험방법 (3) 한국콘크리트 학회 KCI SF 103 강섬유보강 슛크리트의 강섬유 혼입률 시험방법 (4) 한국콘크리트 학회 KCI SF 104 강섬유보강 콘크리트의 휨강도 및 휨인성 시험방법 (5) 한국콘크리트 학회 KCI SF 105 강섬유보강 콘크리트의 압축강도 및 압축인성 시험방법 2. 재료 2.1 사용섬유 2.1.1 현재 시멘트계 복합재료용 섬유로서는 강섬유, 유리섬유, 탄소섬유 등의 무기계섬유와 아라미드 섬유, 폴리프로필렌섬유, 비닐론섬유, 나이론 등의 유기계섬유로 분류된다. 이들 섬유는 사용목적에 따라 차이가 있으나 일반적으로 섬유와 시멘트 결합재 사이의 부착성이 양호하고, 섬유의 인장강도가 크며, 내구성, 내열성 및 내후성이 우수하여야 한다. 2.1.2 강섬유는 KS F 2564의 규준에 적합한 것이어야 한다. 2.1.3 2.1.1 이외의 강섬유를 사용하는 경우에는 그 품질을 확인하여 사용 방법을 충분히 검토하여야 한다. 2.2 배합 2.2.1 섬유보강콘크리트의 배합은 소요의 품질을 만족하는 범위내에서 단위수량이 될 수 있는 대로 적게 되도록 정하여야 한다.	• 콘크리트 표준시방서, 도로공사 표준시방서를 참조하여 섬유보강 콘크리트에 대한 시방내용을 소공종으로 추가하여 기술함.

종 류	항 목	시험 · 검사방법	시기 · 횟수	판정기준
강섬유	품 질	KS F 2564	공사착수전, 공사중 및 종류가 변했을 때	KS F 2564

항 목	시험 · 검사방법	시기 · 횟수	판정기준
강섬유혼입률	한국콘크리트 학회 기준 (KCI-SF102)	강도용 시험체 채취시 및 품질변화를 보였을 때	허용차(%) ±0.5
강섬유혼입률 (숏크리트)	한국콘크리트 학회 기준 (KCI-SF103)	강도용 시험체 채취시 및 품질변화를 보였을 때	허용차(%) ±0.5

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.2.2 섬유의 형상, 치수 및 혼입률은 섬유보강콘크리트의 소요 압축강도, 휨강도 및 인성을 고려하여 정하는 것을 원칙으로 한다. 2.2.3 배합의 표시는 6-4-1절의 해당 절에 의하며, 이외의 섬유의 형상, 치수 및 섬유혼입률을 명시하도록 한다. 3. 시공 3.1 비비기 3.1.1 섬유보강콘크리트는 소요의 품질이 얻어지도록 충분히 비벼야 한다. 3.1.2 믹서는 강제식믹서를 사용하는 것을 원칙으로 한다. 3.1.3 섬유를 믹서에 투입할 때에는 섬유를 콘크리트 속에 균일하게 분산시킬 수 있는 방법으로 하여야 한다. 3.1.4 비비기 시간은 시험에 의하여 정하는 것으로 한다. 3.2 재료의 품질관리 및 검사 3.2.1 강섬유의 품질관리 및 검사는 표 6-4-9-1에 따른다. 표 6-4-9-1 강섬유의 관리 및 검사 3.2.2 강섬유 이외의 재료에 대한 품질관리 및 검사는 6-4-1절에 따른다. 3.3 아직 굳지 않은 콘크리트의 품질관리 및 검사 3.3.1 강섬유혼입률에 대한 품질관리 및 검사는 표 6-4-9-2에 따른다. 표 6-4-9-2 강섬유혼입률에 대한 관리 및 검사 3.3.2 강섬유 혼입률 이외의 재료에 대한 품질관리 및 검사는 6-4-1절에 따른다.	

항 목	시험 · 검사방법	시기 · 횟수	판정기준
휨강성 및 휨인성계수	KS F 2566	강도용 시험체 채취시 및 품질변화를 보였을 때	설계시에 고려된 휨인성계수값에 미달할 확률이 5% 이하일 것
압축인성	한국콘크리트 학회 규준 (KCI-SF105)	강도용 시험체 채취시 및 품질변화를 보였을 때	설계시에 고려된 압축인성값에 미달할 확률이 5% 이하일 것

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.4 경화콘크리트의 품질관리 및 검사 3.4.1 휨강도 및 인성에 대한 품질관리 및 검사는 표 6-4-9-3에 따른다. 표 6-4-9-3 휨강도 및 인성에 대한 품질관리 및 검사 3.4.2 휨강도 및 인성 이외의 재료에 대한 품질관리 및 검사는 6-4-1절에 따른다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	6-4-10 조적 및 주입용 모르타르 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 조적공사의 줄눈이나 공장제품 이음매의 채움재로 사용되는 모르타르 공사의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 4장. 품질관리 1.2.2 6-4-1 일반 콘크리트 1.2.3 13-3 골재 1.3 참조규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS F 2426 주입 모르타르의 압축강도 시험방법 KS F 2432 주입 모르타르의 컨시스턴시 시험방법 KS F 2433 주입 모르타르의 블리딩률 및 팽창률 시험방법 KS F 2440 콘크리트 조적재의 시료채취 및 시험 방법 KS L 5201 포틀랜드 시멘트 KS L 5204 백색 포틀랜드 시멘트 KS L 5219 메이슨리 시멘트 KS L 5220 건조시멘트 모르타르 KS L 9007 미장용 소석회 1.3.2 관련 시방서 및 기준 (1) 토목공사 일반 표준시방서 04341 모르타르 및 그라우트 (2) 콘크리트 표준시방서 제2장 일반 콘크리트	• 콘크리트 표준시방서, 도로공사 표준시방서를 참조하여 모르타르 및 그라우트에 대한 시방내용을 소공종으로 추가하여 기술함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	1.4 제출물 1.4.1 설계배합 : KS L 5220의 배합비나 재료의 시방이 적용될 수 있는지 요구된 환경조건 및 혼합재의 제한 등을 명시하여야 한다. 1.4.2 시료 : 모르타르의 색상과 그 범위를 예시하는 2개의 시료를 제출하여야 한다. 1.4.3 보고서 : 모르타르 또는 그라우트의 규격요건, 재료요건, 시험결과보고서 등을 제출하여야 한다. 1.4.4 제조업체의 확인서 : 제품이 해당사항을 합치한다는 확인서를 제출하여야 한다. 1.4.5 공장혼합 모르타르 : 제작자의 작업지침 등을 제출하여야 한다. 1.5 품질보증 1.5.1 총칙편 4장의 해당규정의 요건에 따라야 한다. 1.5.2 관련문서의 복사본 1부를 현장에 비치하여야 한다. 1.6 운반, 보관, 취급 1.6.1 제품은 재료 및 기기의 해당사항에 따라 현장에 반입, 보관, 보호 및 조작하여야 한다. 1.6.2 포장된 재료는 깨끗하고 건조하여야 하며, 습기, 결빙, 및 이물에 대해서 보호하여야 한다. 1.7 환경요구사항 1.7.1 재료와 대기의 온도는 조적작업의 시작 전 또는 작업 중 5℃이상 그리고 완료 후 48시간동안 10℃이상이라야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2. 재료 2.1 재료 2.1.1 시멘트는 KS L 5201, 백색 포틀랜드 시멘트는 KS L 5204, 메이슨리 시멘트는 KS L 5219, 건조시멘트 모르타르는 KS L 5220 또는 동등 이상의 제품이어야 한다. 2.1.2 잔골재는 13-3절에 따른다. 2.1.3 물은 기름, 산, 유기불순물, 혼탁물 등 콘크리트나 강재의 품질에 나쁜 영향을 미치는 물질의 유해량을 함유해서는 안된다. 2.2 부속재료 2.2.1 혼화재료는 6-4-1절의 해당사항에 따른다. 2.2.2 소석회는 KS L 9007 또는 동등 이상의 제품이어야 한다. 2.3 배합 2.3.1 모르타르의 배합 및 비비기 (1) 모르타르는 KS L 5220 조적용 모르타르 또는 동등 이상의 제품이어야 한다. (2) 현장 비비기 모르타르 ① 관이음에 채움 모르타르는 시멘트와 승인된 깨끗한 모래를 부피비 1:2로 혼합하고, 충분한 물을 넣어 소성질의 모르타르를 만들어야 한다. ② 돌쌓기 등 조적용 모르타르는 부피비로 10%의 소석회를 첨가한 시멘트와 승인된 깨끗한 모래를 부피비 1:2로 혼합한 것이며, 줄눈채움 모르타르는 시멘트와 모래를 부피비 1:1로 혼합하여야 한다. (3) 모르타르는 즉시 사용할 수량만큼의 재료를 충분히 혼합하여야 하며, 응결이 시작된 후에 다시 비벼서 사용해서는 안된다. (4) 비비기를 시작하기 전에 모래를 고르게 적셔두어야 한다. (5) 모르타르의 색상과 혼화재료는 제조업체의 지시에 따라 첨가하고, 혼합물의 색상이 균일하게 되도록 비벼야 한다. (6) 모르타르의 결빙점을 낮추는 방동제를 사용해서는 안된다. (7) 모래의 물이 증발해서 없어지면 비비기 2시간 전에 다시 적셔야 한다. (8) 모르타르는 25℃이상의 온도에서 비빈 후 60분내 그리고 25℃이하의 온도에서는 90분내에 사용하여야 한다.	

종별	시험종목	시험방법	시험빈도	품질기준
그라우팅	컨시스턴시	KS F 2432	· 작업개시 전 1회 · 필요시	유하시간:16~20 초
	블리딩률 및 팽창률	KS F 2433		· 블리딩률 : 3%이하 · 팽창률 : 5~10% (시험시작후 3시간의 값)
	압 축 강 도	KS F 2426		20 MPa (200 kgf/cm ²)

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.3.2 주입용 모르타르의 배합 및 비비기 (1) 주입용 모르타르의 28일 압축강도는 20.0 MPa(200 kgf/cm²) 이상이어야 하며, 유동성은 KS F 2432에 준하여 구하는 유하시간에 의하여 설정하며, 유하시간의 범위는 미리 실험에 의하여 정한다. (2) 주입용 모르타르의 물-시멘트비(W/C)는 40~50% 범위 내에 있어야 한다. (3) 주입용 모르타르는 시멘트와 승인된 깨끗한 모래를 부피비 1:3으로 혼합하여 충분한 물을 넣어 적당한 반죽질기의 그라우트를 만들어야 한다. (4) 주입용 모르타르 즉시 사용할 수량만큼의 재료를 충분히 혼합하여야 하며, 응결이 시작된 후에 다시 비벼서 사용해서는 안된다. (5) 혼화재료는 제조업자의 지침에 따라 첨가하고 혼합물이 균일하게 되도록 비벼야 한다. 2.4 자재 품질관리 2.4.1 시험 표 6-4-10-1 자재 시험 방법 3. 시공 3.1 시공조건 확인 3.1.1 그라우트할 공간은 감독자에게 미리 검사를 요청하여야 한다. 3.2 작업준비 3.2.1 기존 콘크리트의 표면에는 접착제를 도포하여야 한다. 3.2.2 크게 뚫린 구멍은 벽돌이나 블록을 막고, 젖은 그라우트의 압력에 지탱하도록 석축의 벽면을 버팀대로 지지하여야 한다. 3.3 시공기준 3.3.1 모르타르의 주입은 조적의 중앙부와 공동 속의 공극을 메울 수 있도록 하여야 한다. 3.3.2 모르타르의 주입은 1회에 400 mm이상의 높이로 해서는 아니되며, 남은 모르타르는 그라우트 공간에서 제거하여야 한다. 3.3.3 모르타르의 주입 중 철근의 이동은 방지하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.4 현장품질관리 3.4.1 현장검사와 시험은 6-4-1절의 해당사항에 따라 수행하여야 한다. 3.4.2 건조모르타르는 KS L 5220의 해당사항에 따라 시험, 평가하여야 한다. 3.4.3 그라우트는 KS F 2426 및 2433의 시험 방법에 따라 소요의 품질을 만족하여야 한다. 3.4.4 조적재의 시험은 KS F 2440의 해당사항에 따라야 한다. 3.4.5 모르타르의 종류와 재료는 달리 명시된 것이 없으면 감독자의 지시에 따라야 한다. 6-4-11 줄눈 및 지수판 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 콘크리트의 줄눈 및 지수판 공사의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 제3장 자재관리 1.2.2 총칙편 제4장 품질관리 1.2.3 6-4-1 일반 콘크리트 1.3 참조규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS M 3805 연질 염화비닐 수지 지수판 1.4 제출물 1.4.1 검사 및 시험계획서 계약상대자는 공사착수 전에 검사 및 시험계획서를 총칙편 4-1절의 해당사항에 따라 작성하여야 한다. 1.4.2 제품자료 지수판 제조업자는 제품자료를 1-3절에 따라 지수판의 성분, 특성, 치수, 인장강도, 신장율, 노화성, 무게변화율, 유연성, 내약품성 등 제반사항과 제조업체의 생산현황, 기술자료, 사용지침서, 시험방법, 사용실적 등을 추가하여 작성하여야 한다.	• 공사시방서 작성요령의 공중 분류체계와 도로공사 표준시방서를 참조하여 줄눈 및 지수판에 대한 시방내용을 소공종으로 추가하여 기술함.

종 별	시험종목	시험방법	시험빈도
연질 염화비닐 수지 지수판	KS M 3805에 규정된 시험종목	KS M 3805	· 제조회사마다 · 제품규격마다
연질 염화비닐 수지를 제외한 지수판	제조업체가 제출한 제품자료에 의한 종목	제품자료에 의한 시험	· 제조회사마다 · 제품규격마다

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	표 6-4-11-1 수지 및 지수판 자재 시험 3. 시공 3.1 시공기준 3.1.1 설치 (1) 계약상대자는 명시된 도면에 따라 지수판을 설치하여야 한다. (2) 지수판은 콘크리트속에 묻힌 부분의 이음매 양측에서 같게 설치하여야 한다. (3) 지수판의 현장 접합개소는 가능한 한 적게 하여야 한다. (4) 지수판을 현장에서 접합할 때에는 접합 작업자의 능력, 기후, 계절, 작업환경 등을 충분히 고려하여야 한다. (5) PVC지수판의 접합은 PVC용접기 또는 감독자가 승인한 방법으로 누수가 되지 않도록 실시하여야 한다. (6) 현장에서 지수판을 가공해서는 안된다. (7) 거푸집에 지수판을 설치할 때에는 지수판이 좌우로 균등하게 들어가도록 하여야 하며 지수판에는 일체 못을 치지 말아야 한다. (8) 지수판을 거푸집에 설치한 뒤 철근을 사용하여 일정한 간격을 유지하고 늘어짐이 일어나지 않도록 하여야 한다. (9) 지수판은 제자리에 정확하게 설치하고 콘크리트 타설 중 적절하게 지지해서 묻고 이동되지 않게 단단히 고정시켜야 한다. (10) 정해진 위치에 지수판을 설치한 뒤 콘크리트를 타설할 때까지 지수판에 손상을 주지 않도록 적절한 보호를 하여야 한다. (11) 지수판은 가능한 가장 긴 길이로 설치하여야 하며, 접합을 해서 이음의 전길이에 걸쳐 연속적인 수밀봉합이 되게 하여야 한다. (12) 지수판이 수평으로 설치되어 있을 때에는 지수판의 아래측에도 콘크리트가 잘 채워지도록 콘크리트를 지수판의 높이까지 타설한 시점에서 일시 중지하고 충분히 콘크리트를 다짐과 동시에 지수판 아래쪽의 물과 공기가 배출되도록 하여야 한다. (13) 지수판이 수직으로 설치되어 있을 때에는 타설한 콘크리트가 지수판의 양측에서 차이가 생기지 않도록 균등하게 콘크리트를 타설하고 충분히 진동기로 다져야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(14) 지수판이 콘크리트에 묻힐 때는 표면에 기름, 구리스, 건조한 모르타르 등의 이물질이 묻지 않도록 하여야 하며, 지수판의 모든 부분은 치밀하게 콘크리트로 채워져 단단히 유지되어야 한다. (15) 수팽창 지수판은 콘크리트 양생 후 시공하게 되므로 시공면은 청결하고 건조된 상태로 유지되어야 하고, 부착되는 콘크리트면은 요철이 없도록 하여야 한다. 3.1.2 접합 (1) PVC 지수판은 제작자의 지침에 따라 온도조절이 된 전열과 용접재를 써서 용접하여야 한다. (2) 접합부는 접합하지 않은 재료의 인장강도의 60%이상의 인장강도를 가지고 지수판과 방울이 연속성을 유지하여야 한다. 3.2 현장품질관리 3.2.1 지수판과 이음매는 검사해서 설치착오, 거품, 부적합한 부착, 투수성, 균열, 어긋남 및 물의 침입으로 지수판의 효과가 훼손될 수 있는 다른 결함이 있는지 확인하여야 한다. 3.2.2 손상 또는 결함이 있거나 또는 잘못 설치된 지수판은 제작자의 지침에 따라 보수하거나 대체하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-7 철근공 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 철근의 가공 및 조립설치하는 공사에 적용한다. 1.2 참조규격 해당 없음	6-5 철근공 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 철근 콘크리트 구조물의 강도, 내구성 및 시공성에 중대한 영향을 미치는 철근의 공급, 가공, 이음 및 조립의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 3장. 자재관리 1.2.2 총칙편 4장. 품질관리 1.2.3 6-4-1 일반 콘크리트 1.3 참조규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS B 0802 금속재료 인장시험 방법 KS B 0804 금속재료 굽힘 시험 방법 KS B 0814 금속재료의 인장 크리프 시험 방법 KS B 0833 강의 맞대기 용접 이음-인장 시험 방법 KS B 0845 강 용접 이음부의 방사선 투과시험 방법 KS B 0896 강 용접부의 초음파 탐상 시험 방법 KS C 3321 용접용 케이블 KS C 9602 교류 아아크 용접기 KS C 9607 용접용 홀더 KS D 0244 철근콘크리트용 봉강의 가스 압접 이음의 검사방법 KS D 0273 철근콘크리트용 이형봉강 가스압접부의 초음파 탐상시험 방법 및 판정기준 KS D 3504 철근콘크리트용 봉강 KS D 3508 피복 아아크 용접봉 심선재 KS D 3527 철근 콘크리트용 재생 봉강 KS D 3552 철선 KS D 3613 철근콘크리트용 아연도금 봉강 KS D 3629 에폭시 피복철근 KS D 7004 연강용 피복 아크 용접봉 KS D 7006 고장력 강용 피복 아크 용접봉 KS D 7017 용접철망 KS M 5250 에폭시 수지 분체 도료	• 공사시방서 작성요령에 따라 본문에서 인용한 관련 시방절을 기술함. • 공사시방서 작성요령에 따라 본문에서 인용한 참조규격을 기술함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다.	1.3.2 관련 시방서 (1) 콘크리트 구조설계기준 제5장 철근상세, 제8장 정착 및 이음 (2) 콘크리트 표준시방서 제4장 철근작업 1.4 제출물 1.4.1 검사 및 시험계획서 (1) 계약상대자는 공사착수전에 검사 및 시험계획서를 총칙편 2-4절의 해당사항에 따라 작성하여야 한다. (2) 용접공과 압접공에 대해서는 자격증명서를 제출하여야 한다. 1.4.2 시공계획서 및 상세도면 (1) 모든 철근에 대한 무게를 기재한 철근목록, 가공상세도, 수량표 및 설치작업 계획서와 상세자료 등을 제출하여야 한다. (2) 철근에 대한 설명, 상세, 치수, 배근, 조립 및 위치를 명시하고, 철근의 개수, 치수 등을 표시, 겹이음과 겹대기, 지지물 및 부대품, 그리고 가공 및 설치에 필요한 사항을 명시하여야 한다. (3) 앵커볼트 수량표와 위치, 앵커, 현수재, 삼입재, 배관, 슬리브 및 철근과 간섭될 수 있는 콘크리트에 매설되는 품목에 대한 계약도면을 검토하여야 한다. (4) 콘크리트 표준시방서 설계편 제7장 및 제8장의 요건에 따라 철근의 상세가공도를 작성하고, 목록에는 각 철근의 무게, 치수별 총 무게 및 전체 철근의 총 무게를 명시하여야 한다. 무게의 계산은 KS D 3504 또는 KS D 3527에 명시된 공칭무게를 기준하여야 한다. (5) 계약상대자는 철근 이음방법에 대한 계획서 및 설명서를 작성하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 1.4.3 제품자료 제작자의 제품자료와 자체생산자료 및 철근부대품에 대한 설치지침서를 제출하여야 한다. 1.4.4 시료 (1) 시료는 총칙편 3장에 따라야 한다. (2) 시료는 공급된 재료를 대표하는 것이라야 하며, 이들 시료는 감독자가 임의로 발취한 추가시료와 함께 요건에 합치하는지 시험할 수 있다. 감독자가 하는 추가 시편발취와 시험은 감독자가 적합하다고 생각하는 어느 곳에서도 할 수 있다. (3) 도금 또는 에폭시 도막철근이 명시된 경우는 현장에 반입된 각 치수와 반입로트에서 길이가 300 mm인 철근시료를 2개씩 채취해서 제출하여야 한다. (4) 시료가 시방요건을 충족하지 못한 경우, 그 회의 반입분을 모두 거부할 수 있다.	• 제출물에 대하여 세부 내용을 보완함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	1.4.5 품질 자료 확인서 (1) 현장에 반입된 매회 운반분의 철근에 대해서 철근의 등급과 물리, 화학적 물성이 KS B 0802, KS B 0804, KS B 0814를 포함한 해당 KS규격에 합치한다는 것을 증명하는 품질보증자료를 제출하여야 한다. (2) 아연도금 철근은 KS D3613의 요건에 합치한다는 확인서를 제시하여야 한다. (3) 에폭시 도막 철근에서 철근은 KS D 3504, 에폭시 수지 분체도료는 KS M 5250의 요건에 합치한다는 확인서를 제시하여야 한다. 1.5 운반, 보관, 취급 1.5.1 철근은 같은 치수와 길이의 것을 묶음으로 운반하여야 하며, 단단히 묶고, 노출된 위치에 제조공장, 용융 또는 가열번호와 철근의 등급과 치수를 명시한 플라스틱 꼬리표를 달아 구별하여야 한다. 1.5.2 철근을 현장에 운반해서, 직접 땅에 닿지 않도록 적절한 보관시설에 저장하거나 덮어야 하며, 습기, 먼지, 기름 또는 콘크리트와 부착을 저해할 수 있는 기타 사유로 철근이 손상되지 않게 하여야 한다. 1.5.3 아연도금 철근과 에폭시 도막철근은 도막이 손상되지 않도록 조작, 보관하여야 한다. 1.5.4 철근은 재질별, 규격별로 보관하는 것이 좋으며, 묶음이 해쳐진 후에도 철근은 구별해 두어야 한다. 1.6 타공정과의 협력작업 계약상대자는 콘크리트 타설작업, 거푸집 및 동바리 작업, 지수판 설치작업과 철근가공조립작업이 서로 지장이 되지 않도록 공사 착수전에 조정하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
2. 재 료 2.1 철 근 본 시방서 14-10절에 따른다. 2.2 철근의 저장 2.2.1 철근은 창고내에 저장하거나, 고임대 위에 두고 철근덮개를 씌워 저장하여야 한다. 2.2.2 철근은 품질 및 규격별로 분리하여 저장하여야 하며 연강과 고강의 철근은 반드시 구분하여 저장하여야 한다. 2.2.3 모든 철근은 손상을 입지 않도록 보호조치를 강구해야 하며 사용시에는 먼지, 도료, 유류, 기타 이물질이 붙지 않도록 하여야 한다.	2. 재료 2.1 철근 및 용접철망 2.1.1 철근 및 용접 철망은 깨끗하여야 하며 들뜬 녹등의 유해한 부식, 더러움, 흙, 변형 등이 없는 것이어야 한다. 2.1.2 철근은 KS D 3504 또는 동등 이상의 제품이어야 한다. 2.1.3 아연도금 철근은 KS D 3613 또는 동등 이상의 제품이어야 한다. 2.1.4 에폭시로 도막한 철근은 KS D 3504 또는 동등 이상의 제품이어야 하며, 한국콘크리트 학회 기준 「에폭시도막 철근 콘크리트의 설계 및 시공지침」에 적합하여야 한다. 2.1.5 철근콘크리트용 재생 봉강은 KS D 3527에 적합한 것이어야 하며, 시험을 통하여 품질이 확인된 제품을 사용하여야 한다. 2.1.6 용접철망은 KS D 7017 또는 동등 이상의 제품이어야 한다. 2.1.7 강선 및 나선 철근 : KS 규격에 적합한 것이어야 한다. 2.1.8 압접강선망-보통강선 : KS 규격에 적합한 것이어야 하며, 강선의 치수와 망눈간격은 명시된 것에 따라야 한다. 2.1.9 압접강선망-이형강선 : KS 규격에 적합한 것이어야 하며, 강선의 치수와 망눈간격은 명시된 것에 따라야 한다. 2.1.10 철근매트-보통철근 : KS D 3504 또는 KS D 3527에 적합한 보통 철근 또는 강봉을 사용하고, 부재의 치수와 간격은 명시된 것에 따르고, 교차점에서 용접하여야 한다. 2.1.11 철근매트-이형철근 : KS D 3504 또는 KS D 3527에 합치하는 이형철근을 사용하고 부재의 치수와 간격은 명시된 것에 따르고, 교차점에서 용접 또는 집합하여야 한다. 2.2 장비 용접용 케이블은 KS C 3321, 교류 아아크 용접기는 KS C 9602, 용접용 홀더는 KS C 9607 또는 동등 이상의 제품이어야 한다. 2.3 부속재료 2.3.1 결속선은 KS D 3552에 합치하여야 하거나 동등 이상의 제품으로, 지름 0.9 mm(#20번선)이상되는 풀림(annealing) 철선이다. 노출콘크리트의 마무리면에 근접한 경우에는 연질의 스테인레스 강선을 사용하여야 하며, 도금한 철근에는 아연도금한 아연도철선을 사용하여야 한다. 2.3.2 피복 아아크 용접봉 심선재는 KS D 3508, 연강용 피복 아아크 용접봉은 KS D 7004, KS D 7006 또는 동등 이상의 제품이어야 한다. 2.3.3 간격재(spacer)는 본체 콘크리트와 동등 이상의 강도와 품질을 가진 콘크리트 혹은 모르타르제, 강재를 사용하여야 한다. 필요에 따라 플라스틱제를 사용할 경우에는 감독자의 승인을 받아야 한다.	• 재료에 대한 시방 내용을 보완함.

철근의 지름	최소 반지름
D10~D25	3db
D29~D35	4db
D38	5db

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.3.4 에폭시 도막철근에 사용되는 부대품(철근 고임대 및 간격재, 현수재, 체어, 결속선 등)은 KS M 5250에 적합하도록 나일론, 에폭시 또는 플라스틱으로 도장된 것이어야 한다. 2.4 조립 2.4.1 공통사항 (1) 철근은 계약도면과 승인된 시공도면에 명시된 모양과 치수에 합치하도록 재질을 해치지 않는 방법으로 가공하여야 한다. (2) 철근은 상온에서 가공하여야 하며, 할 수 없이 철근을 가열하여 가공하는 경우 그 작업방법에 관하여 감독자의 승인을 받아야 한다. (3) 가공에 의하여 곧게 펴 수 없는 철근을 사용하여서는 안된다. (4) 특정한 상세가 명시되어 있지 않은 경우에는 콘크리트 구조설계기준 제5장 및 제8장, 콘크리트 표준시방서 제4장의 해당사항에 따라야 한다. (5) 한번 구부린 철근은 재가공하여 쓸 수 없다. 2.4.2 절단 및 굽힘 (1) 절단과 굽힘작업은 사용에 적합하고 설비를 갖춘 장소에서 하여야 한다. (2) 철근은 반드시 절단기를 사용하여 절단하여야 하며, 상온에서 굽혀야 하고, 굽히거나 바루기 위해 철근을 가열해서는 안된다. (3) 모든 철근의 굽힘 상세도와 수량표에 따라 표찰을 달고 적절히 단단하게 묶어야 한다. (4) 철근가공조립도에 철근의 구부리는 내면 반지름이 표시되어 있지 않을 때에는 반원형 갈고리와 90°갈고리의 최소 내면 반지름이 표 6-5-1에 규정된 최소반지름 이상이 되도록 철근을 구부려야 한다. 표 6-5-1 반원형 갈고리와 90°갈고리의 최소 내면 반지름 ※ db : 철근의 공칭지름	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.4.3 용접 (1) 철근의 용접이 명시되어 있고 승인 받은 경우에는 철근의 준비를 포함해서 해당규격에 합치하여야 한다. (2) 달리 명시되었거나 승인된 경우가 아니면 전기아크 방법으로 완전 침투된 맞대기 용접을 사용하여야 한다. (3) 맞대기 용접은 철근의 규정된 항복강도 또는 다른 치수의 철근을 용접한 경우 지름이 작은 철근의 항복강도의 125% 강도를 내어야 한다. (4) 용접 전에 철근에 묻은 기름, 먼지, 기타 이물을 청소하고 화염으로 건조시켜야 한다. (5) 운송, 조작, 절단 및 굽힘으로 손상된 아연도금 피복은 KS D 3613에 명기된 대로 보수하여야 한다. 2.4.4 손상된 피복의 보수 아연도금 철근은 도금 전에 냉각하고 절단해서 굽히기를 하여야 한다. 운송, 조작, 절단 및 굽힘으로 손상된 아연도금 피복은 KS D 3613에 명기된 대로 보수하여야 한다. 2.5 조립허용오차 2.5.1 절단길이 : ±25 mm 2.5.2 트러스 철근의 깊이 : -13 mm, +0 mm 2.5.3 스테럽, 결속선, 나선철근의 전체길이 : ±13 mm 2.5.4 굽힘 : ±25 mm 2.5.5 가공오차가 도면에 명시되어 있지 않거나 위에서 명시되지 않은 경우에는 감독자의 결정에 따라야 한다.	

종 별	항 목	시험 및 검사방법	판정기준
철근콘크리트용 봉강	KS D 3504 의 품질항목	제조회사의 시험성적서에 의한 확인 또는 KS D 3504의 방법	KS D 3504에 적합할 것
철근콘크리트용 재생봉강	KS D 3527 의 품질항목	제조회사의 시험성적서에 의한 확인 또는 KS D 3527의 방법	KS D 3527에 적합할 것
에폭시 피복철근	KS D 3629 의 품질항목	제조회사의 시험성적서에 의한 확인 또는 KS D 3629의 방법	KS D 3629에 적합할 것
철근콘크리트용 아연도금봉강	KS D 3613 의 품질항목	제조회사의 시험성적서에 의한 확인 또는 KS D 3613의 방법	KS D 3613에 적합할 것

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.6 자재 품질관리 2.6.1 현장에 반입된 철근은 선정된 품질을 만족하고 있다는 사실을 시공 하기에 앞서 검사하여야 한다. 2.6.1 철근의 품질검사는 입하시 마다 아래 표 6-5-2에 따라 실시한다. 표 6-5-2 철근 품질 검사	

부 위	종 류	수 량 또는 배 치
기 초	강재, 콘크리트	- 2개/㎡
지 중 보	강재, 콘크리트	- 간격은 1.5 m - 단부는 1.5 m이내
벽, 지하외벽	강재, 콘크리트	- 상단보 밑에서 0.5 m - 중단은 1.5 m 이내 - 횡간격 1.5 m - 단부는 1.5 m이내
기 등	강재, 콘크리트	- 상단은 보 밑 0.5 m이내 - 중단은 주각과 상단의 중간 - 기등 폭 방향은 1 m까지 2개, 1 m이상 3개
보	강재, 콘크리트	- 간격 1.5 m - 단부는 1.5 m이내
슬 래 브	강재, 콘크리트	- 간격은 상·하부철근 각각 가로 세로 1 m

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3. 시 공 3.1 철근의 가공 3.1.1 철근은 설계도서에 표시된 형상과 치수에 반드시 일치하도록 하여 재질을 해치지 않는 방법으로 가공하여야 하며, 불명확한 부분은 철근시공상세도를 작성하여 감독자의 서면승인을 받아야 한다. 3.1.2 설계도서에 철근의 구부리는 반지름이 표시되어 있지 않은 경우에는 건교부 「도로교 설계기준」 콘크리트교편 3.4 철근의 표준갈고리와 구부리기에 따라 철근을 구부려야 한다. 3.1.3 철근은 상온에서 가공하여야 한다. 다만, 가열가공이 피할 수 없을 때는 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.1.4 고강도의 철근은 한 번 구부린후 이를 다시 펴거나 구부려서는 안된다.	3. 시공 3.1 시공조건 확인 3.1.1 콘크리트를 치게 될 표면은 깨끗하고, 철근설치에 적합한 상태인지 확인하여야 한다. 3.1.2 콘크리트에 매설된 품목, 삽입재, 슬리브 및 블록아웃 등이 필요한 대로 제자리에 설치되어 있는지 확인하여야 한다. 3.2 시공기준 3.2.1 공통사항 (1) 철근은 계약도면, 승인 받은 시공상세도 그리고 콘크리트 표준시방서 제4장의 해당사항에 따라 설치하여야 한다. (2) 철근은 조립 전에 이것을 청소하고 녹을 떨어내고 그 이외의 철근과 콘크리트의 부착을 방해할 위험이 있는 것은 제거하여야 한다. (3) 철근은 정확하게 설치하여야 하고, 콘크리트를 타설 전에 감독자의 검사를 받아야 한다. 그리고 작업원의 체중과 콘크리트타설로 이동되지 않도록 견고하게 고정시켜야 한다. (4) 설계도서대로의 배근이 곤란할 경우 수정 현장 시공상세도를 작성하여 감독자의 승인을 받은 후 시공하여야 한다. 3.2.2 철근지지물 (1) 철근 고임대(bar support) 및 간격재(spacer) 등의 재질 및 배치 등은 명시된 도면에 따른다. 도면에 정한 바가 없을 경우에는 표 6-5-3 철근 고임대 및 간격재의 종류, 수량, 배치의 표준에 따른다. 표 6-5-3 철근 고임대 및 간격재의 종류, 수량, 배치의 표준 주) 수량 및 배치간격은 5~6층 이내의 철근콘크리트 구조물을 대상으로 한 것으로서, 구조물의 종류, 크기, 형태 등에 따라 달라질 수 있음	• 시공에 대한 시방내용을 콘크리트 표준시방서, 도로공사표준시방서를 참조하여 보완함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.2 철근의 조립 3.2.1 철근은 조립하기 전에 잘 닦고, 들뜬 녹이나 그밖에 철근과 콘크리트와의 부착을 해칠 위험이 있는 것은 완전히 제거하여야 한다. 3.2.2 철근의 간격은 설계도서에 표시된 위치에 정확하게 배치하고 콘크리트를 칠 때에 움직이지 않도록 견고하게 조립하여야 한다. 3.2.3 철근과 거푸집판과의 간격은 설계도서에 적합하도록 정확하게 유지하여야 하며, 콘크리트 타설시 이탈되지 않도록 견고하게 설치해야 한다. 3.2.4 철근조립이 끝난 후에는 반드시 감독자로부터 검사를 받아야 한다. 3.2.5 철근배근시 유효높이의 시공정밀도는 설계치수의 $\pm 3\%$ 또는 $\pm 30\text{mm}$중에서 작은 값으로 한다. 다만 철근의 최소덮개는 확보하여야 한다. 3.2.6 철근을 조립한 후 오랜 시일이 경과한 경우에는 콘크리트를 치기전에 깨끗이 청소하고, 조립검사를 다시 받아야 한다. 3.3 철근의 이음 3.3.1 철근의 이음은 설계도서에 따라 시공을 하며, 설계도서에 표시되어 있지 않은 철근의 이음을 할 때에는 구조물의 강도가 저하하지 않도록 철근의 이음위치와 방법을 건교부 「콘크리트 표준시방서」 제4장 3.3.1과 「도로교 설계기준」 콘크리트교편 3.18의 철근의 이음에 따라 실시한다. 3.3.2 철근의 겹이음은 소정의 길이를 확보하고, 풀림철선을 이용하여 견고하게 결속하여야 한다. 3.3.3 철근의 이음개소에 용접이음, 기계적이음, 슬리브이음 등을 사용할 경우에는 철근의 종류, 직경 및 시공개소에 따라 가장 적절한 이음방법을 선택하여야 한다. 3.3.4 굳지 않은 콘크리트 위에서는 이음을 하거나 콘크리트를 치는 동안 충격을 가해서는 안된다. 3.3.5 주철근은 설계도서에 표시한 지점에서만 이음할 수 있으며, 위치 변경시 전문기술자의 검토와 감독자의 승인을 받아야 한다.	(2) 철근은 고임대(bar support) 및 간격재(spacer)위에 지지되게 하고, 제자리에 이미 설치된 철근에 단단하게 결속하여야 한다. (3) 금속의 고임대(bar support) 및 간격재(spacer)의 다리는 거푸집 표면에 박히지 않고 거푸집 안에서 지지되게 하여야 한다. (4) 정확하게 간격을 두고 띠철근과 정철근은 주철근에 결속한다. 3.2.3 조립, 이음 및 결속 (1) 철근은 제자리에 놓고, 간격을 맞추고, 명시된 위치에 있는 모든 접합점, 교차점, 겹치는 점에서 단단하게 결속하거나 철선을 감는다. (2) 감독자의 서면승인 없이는 현재 상태에 맞추기 위해서 작업장에서 철근을 다시 굽혀서는 안된다. (3) 결속선의 끝은 거푸집 표면에서 떨어지게 하여야 한다. (4) 인장철근의 이음은 될 수 있는 대로 피하여야 한다. 그러나 인장철근의 이음을 하는 경우에는 이음이 한 단면에 모이지 않도록 서로 어긋난 위치에 있게 하여야 한다. (5) 특정한 상세가 명시되어 있지 않은 경우 이음의 위치 및 방법은 콘크리트 구조설계기준 제5장에 따라 정하여 감독자의 승인을 받아야 한다. (6) 계약상대자는 철근이음에 용접이음, 가스압접이음, 기계적이음, 슬리브 이음 등을 쓸 경우에는 그 성능을 사전에 시험 등에 의한 방법으로 확인한 다음 철근의 종류, 지름 및 시공장소에 따라 가장 적당한 시공방법을 선택하여 감독자의 승인을 받아야 한다. (7) 장래 증축을 위하여 구조물로부터 노출해 놓은 철근은 손상, 부식 등을 받지 않도록 보호하여야 한다. (8) 철근의 겹이음은 소정의 길이로 겹쳐서 0.9 mm(#20번선) 굵기 이상의 풀림 철선으로 여러 곳을 긴결하여야 한다. 3.2.4 간격 맞추기 평행한 철근간의 중심거리는 계약도면에 따라야 하며, 명시되지 않은 경우에는 순간격이 철근지름의 1.5배 이상이 되어야 하고, 40 mm보다 작거나 골재 최대치수의 1.5배보다 작아서는 안된다. 3.2.5 굽힘부와 철근종단의 종방향 위치 부재의 단부에서 규정된 콘크리트 덮개가 13 mm이상 감소되는 경우가 아니면 명시된 위치에서 최대$\pm 75\text{ mm}$의 오차가 허용된다. 3.2.6 접합부 (1) 접합부의 겹대기는 부착력으로 응력이 전달되도록 적당하여야 한다. (2) 달리 명시된 경우가 아니면 철근지름의 최소 36배로 겹대기 한다. (3) 가능하다면 어긋나게 놓인 철근의 접합부는 접합부 사이에 최소 1.2m이상 어긋나게 하여야 한다. (4) 접합부는 겹대기한 전체길이에 대해 결속하거나 감독자가 승낙한다면 용접접합하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.2.7 다우웰 (1) 다우웰은 접속시공하는 구조물과 철근의 연속성 유지를 위해서 명시되었거나 필요한 곳에 설치하여야 한다. (2) 다우웰은 콘크리트를 타설 전에 확실하게 제자리에 결속시켜야 한다. (3) 필요한 곳에서는 적절한 지지와 정착을 위해 추가철근을 대어야 한다. (4) 다우웰은 매설한 후에 굽혀서는 아니된다. 3.2.8 철근 지지물, 간격재, 현수재, 체어, 결속선 등의 철근은 제자리에서 간격을 유지시켜 조립하고, 지지하는데 필요한 기타품목을 포함한 철근 부대품을 갖추어야 한다. (1) 얇은기초, 접지빔, 접지슬래브에 대해서는 젖은 바닥재료가 체어다리를 지탱하지 못하는 경우에 프리캐스트 콘크리트 또는 모르타르의 바닥에는 판재 또는 버림콘크리트로 지지물을 만들어야 한다. (2) 노출콘크리트의 표면에 대해서는 지지물의 다리가 거푸집과 접촉하거나 마무리면에 근접한 경우에 아연도금, 플라스틱 피복 또는 스테인레스 강재의 다리를 가진 지지물을 만들어야 한다. 3.2.9 강선망 (1) 강선망은 될 수 있는 대로 길게 설치하여야 하고, 모든 겹대기와 접합부에는 철선으로 결속하여야 한다. 단부의 겹대기는 인접한 쪽에 덧대어야 한다. 겹대기로 용접한 강선망은 겹대기 방향에서 망눈 크기의 3/2배 또는150 mm 보다 작지 않아야 한다. (2) 용접강선망는 작업원의 체중과 콘크리트타설로 이동되지 않도록 명시되어 있거나 필요한 대로 적합한 지지물, 부대품 및 결속선으로 제자리에 단단하게 고정시켜야 한다. 명시되어 있거나 필요한 경우에는 명시된 위치에 적당하게 매설되도록 콘크리트를 치고 있을 때 강선망을 들어주어야 한다. 3.2.10 사전에 조립된 철근 (1) 사전에 조립된 철근은 현장치수에 맞는지 확인하고, 소정의 위치에 안전하고 정확하게 설치하여야 한다. (2) 조립된 철근군과 철근군 단위의 이음은 소정의 이음성능을 얻을 수 있는 방법에 의해 실시되어야 한다. 3.2.11 콘크리트 피복두께 (1) 콘크리트 피복두께는 명시된 도면에 따라야 한다. (2) 설계도에 달리 명시된 경우가 아니면 철근에 대한 최소 콘크리트 피복두께는 도로교 설계기준 4.3.3 및 콘크리트 구조설계기준 5.4의 규정을 따라야 한다. 규정된 규격간에 상이한 것이 있을 경우에는 두꺼운 것을 적용한다. (3) 철근의 피복두께를 정확히 확보하기 위해 적절한 간격으로 간격재를 배치하여야 한다.	

	유효깊이(d)	콘크리트 최소 피복두께
d ≤ 200 mm	±10 mm	-10 mm
d > 200 mm	±13 mm	-13 mm

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.3 시공허용오차 3.3.1 유효깊이 d에 대한 허용오차와 휨부재, 벽체, 압축부재에서 콘크리트의 최소 피복 두께 허용오차는 표 6-5-4에 따라야 한다. 표 6-5-4 허용오차 다만, 하단 거푸집까지의 순거리에 대한 허용오차는 -7 mm이며, 피복두께의 허용오차는 도면 또는 설계 기준에서 요구하는 최소 피복두께의 -1/3로 하여야 한다. 3.3.2 종방향으로 철근을 구부리거나, 철근이 끝나는 단부의 허용오차는 ±50.0 mm이며, 다만 부재의 불연속단에서 철근 단부의 허용오차는 ±13.0 mm이다. 3.3.3 철근이 설계된 도면상의 배근위치에서 철근의 공칭지름이상 벗어나야 할 경우는 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.3.4 설치오차가 도면에 명시되어 있지 않았거나 위에서 명시하지 않은 경우에는 감독자의 결정에 따라야 한다. 3.3.5 철근 조립 후 콘크리트 타설까지 장시간 경과가 예상될 경우 철근의 부식 방지를 위한 별도 조치를 취하여야 한다. 3.4 현장 품질관리 3.4.1 계약상대자는 가혹한 부식환경 지역에 설치되는 주요구조물에 철근 부식문제가 예상되는 경우에는 감독자가 서명한 기술검토서를 감독자에게 제출하여 승인을 얻은 후 에폭시수지 등으로 도막처리된 철근을 사용할 수 있다. 3.4.2 철근은 다른 철근이나 배관 또는 매설물과 간섭을 피하여 필요한 만큼 이동시킬 수 있다. 철근이 철근지름이상 또는 위의 허용치를 초과하여 이동되는 경우에는 철근배근에 대해서 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.4.3 철근 최소간격은 줄여서는 아니되며, 필요한 철근의 수대로 설치하여야 한다. 3.4.4 청소를 위한 통로 때문에 이동시킨 철근은 콘크리트를 타설 전에 다시 설치해서 고정시켜야 한다.	

종 별	시험종목	시험방법	시험빈도	비 고
접침이음	외관검사	육안 및 자에 의한 측정	· 모든 이음부위마다	철근가공조립도와 일치할 것
철근 용접이음	인장시험	KS B 0802 KS B 0833	· 500개소마다	
	용접부의 내부결합	KS B 0845 또는 KS B 0896		
	외관검사	육안 및 자에 의한 측정	· 모든 이음부위마다	철근가공조립도와 일치할 것
철근 가스압접 이음	외관검사	육안 및 자에 의한 측정	· 제조회사별	철근가공조립도와 일치할 것
	초음파 탐상검사	KS D 0273	· 1검사로트에 30개소 이상	1검사로트는 1조의 작업반이 하루에 시공하는 압접개소의 수량
	인장시험	KS D 0244	· 1검사로트에 시험편 3개	
기계적 이음	외관검사	육안 및 자에 의한 측정	전체 개소	철근가공조립도와 일치할 것
	각각의 이음에 요구되는 항목	제조회사의 시험 성적서에 의한 확인 또는 필요로 하는 항목	설계도서에 의함.	사용목적을 달성하기 위해 정한 별도의 규격에 적합할 것

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	3.4.5 시험 (1) 철근 이음의 품질검사는 표 6-5-5에 따른다 표 6-5-5 철근 이음 검사	

시험항목	시험방법	품 질 기 준				시험빈도	비고
		SD 300	SD 350	SD 400	SD 500		
항복강도 시험(N/mm²)	KS B 0802	300이상	350이상	400이상	500이상	각 호칭별 1검사로트 (1일 시공개소 또는 1회/500개소 : 2개 채취)	철근 체결후 시험
인장강도 시험(N/mm²)		440이상	490이상	560이상	620이상		
반복인장시험	ACI 349-90	최종인장강도 : 설계항복강도의 125 %이상				제품별(대표 사용규격) 1회 단, 소량(1,000개 미만)사용시 제조사 공인시험성적서 대체 가능)	
치수 검사		나사이음의 헐거움 여부를 중심 으로 커플러 내·외경 및 길이, 철근 가공 치수 등이 이상 없을 것				전수 검사	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(2) 철근 커플러의 화학성분은 KS D 3752, KS D 3517에 따르며, 기계적 성질은 표 6-5-6에 따른다 표 6-5-6 철근 커플러 시험 및 검사 ※ 반복인장시험(Cyclic Test) : 설계 항복강도의 5%에서 90%까지 100회 반복후 최종 인장시험 실시 ※ 1차시험에 만족하지 않는 경우 다른 시험군에서 2배의 수량을 시험하며 모두 합격하여야 함 3.4.6 검사 콘크리트 타설을 하기 전에 감독자에게 다음과 같은 사항에 대하여 반드시 검사를 받아야 한다. 명시된 요건을 만족하지 못하거나 승인을 받기 전에 이어진 작업은 계약상대자의 부담으로 감독자가 지시하는 방법으로 재시공하여야 한다. (1) 철근 지지물, 결속한 겹대기 및 교차부분을 포함한 철근, 용접강선망 및 철근매트의 설치상태 (2) 용접한 철근의 접합부 및 이음부 3.4.7 청소 (1) 철근은 콘크리트를 치는 시점에 거푸집 박리제, 쇳똥 또는 뜸 녹과 기타 부식물 등과 같이 콘크리트의 부착을 손상시킬 수 있는 부식물과 피복물이 없어야 한다. (2) 철근을 조립한 지 4일이 경과한 경우에는 콘크리트를 타설 전에 다시 감독자의 검사를 받고 청소를 하여야 한다.	• 콘크리트 표준시방서 규정은 10일이나 공사현장의 여건(비산먼지, 기상 등)을 고려하여 4일로 단축하여 적용

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-6 프리스트레스트 콘크리트 구조물공 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 프리스트레스트의 구조물 공사에 적용한다. 1.2 참조규격 KS D 7002 PC강선 및 PC강연선 KS F 2426 주입모르타르 압축강도 시험결과 KS L 5201 포틀랜드시멘트	6-6 프리스트레스트 콘크리트 구조물공 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 PSC 구조물의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 6-1 교량공사 일반 1.2.2 6-4-1 일반 콘크리트 1.2.3 6-4-10 모르타르 및 그라우트 1.2.4 6-5 철근공 1.3 참조규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS D 3505 PC 강봉 KS D 7002 PC 강선 및 강연선 KS F 2426 주입 모르타르의 압축강도 시험 방법 KS F 2432 주입 모르타르의 컨시스턴시 시험방법 KS F 2433 주입 모르타르의 블리딩률 및 팽창률 시험방법 KS F 2526 콘크리트용 골재 KS F 2527 콘크리트용 부순 골재 KS F 4009 레디 믹스트 콘크리트 KS L 5201 포틀랜드 시멘트 1.3.2 관련 시방서 (1) 도로교 표준시방서 3-11 프리스트레스트 콘크리트 (2) 콘크리트 표준시방서 제22장 프리스트레스트 콘크리트	• 공사시방서 작성요령에 따라 본문에 인용한 관련 시방절을 기술함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 제작장 설치 계획서	1.4 용어의 정의 1.4.1 프리스트레스(prestress) 외력에 의해서 일어나는 응력을 소정의 한도로 상쇄할 수 있도록 미리 계획적으로 콘크리트에 주는 응력 1.4.2 프리스트레스트 콘크리트(prestressed concrete) 외력에 의하여 일어나는 응력을 소정의 한도까지 상쇄할 수 있도록 미리 인공적으로 그 응력의 분포와 크기를 정하여 내력을 준 콘크리트를 말하며, PS콘크리트 또는 PSC라고 약칭하기도 한다. 1.4.3 프리스트레스 힘(prestressing force) 프리스트레싱에 의하여 부재단면에 작용하고 있는 힘 1.4.4 프리스트레싱(prestressing) 프리스트레스를 주는 일 1.4.5 PS강재(prestressing steel) 프리스트레스를 주기 위하여 사용하는 고강도의 강재 1.5 제출물 1.5.1 계약상대자는 공사 착수 전에 다음 사항을 준비하여 감독자에게 제출하여야 한다. (1) 설계도서 검토 의견서 (2) 시공 계획서 (3) 품질관리 계획서 (4) 공정관리 계획서 (5) 안전관리 계획서 (6) 자재, 장비관리 계획서 (7) 하도급 회사 선정 계획서 (8) 관련도로 또는 하천의 장래계획 및 관련기관의 시공허가서 (9) 인원 조직 기구표 (10) 지하매설물 확인사항	• 공사시방서 작성요령에 따라 본문에서 사용한 용어의 의미를 기술함. • 제출물 및 품질보증과 운반,보관,취급에 대한 시방내용을 콘크리트 표준시방서, 도로공사표준시방서를 참조하여 보완함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	1.5.2 제작장 설치 계획서 1.5.3 시공계획서 계약상대자는 다음 각 호의 사항을 포함한 시공계획서를 감독자에게 제출하여야 한다. (1) 사용할 프리스트레싱 장비의 명세 및 PSC 제작절차서 (2) PSC 그라우트의 배합설계 성과서 (3) PSC 그라우팅 작업방법과 장비명세서 (4) 부재의 제작, 운반, 보관 및 설치 등 절차서 (5) 프리스트레싱 작업에 사용할 재료와 방법에 관한 상세서 (6) PS강재의 응력·변형곡선 (7) 콘크리트 양생시설, 방법 (8) 운반 및 가설방법 (9) 공사용 기계기구 및 가설장비 배치도 1.5.4 시공상세도면 시공상세도면은 다음 각 호의 사항을 포함하여 작성하여야 한다. (1) 제작 및 가설 순서도 (2) 재료수량표, 설치도 및 다른 공사와의 연관도 (3) 거푸집 및 동바리에 대한 계산서와 상세도 (4) 솟음계산서 (5) 프리스트레싱하는 부재에 작용하는 하중, 힘 및 응력계산서 등 (6) 쉬스관의 위치, 철근과 PS강재 크기와 간격, 단위 무게, 프리스트레싱 순서, 최초 인장하중 (7) 마찰과 탄성수축으로 인한 손실, PS강재의 늘어남, 정착장치의 미끄러짐으로 인한 손실, 결합과 그라우팅 절차, 풀림(annealing) 철강배치, 캠버, 간격, 부재의 치수 1.5.5 공사용 기계기구, 가설장비와 그 배치 사용 예정된 기계기구와 가설장비에 관하여 계획의 내용이나 그 배치를 명기하여야 한다. 1.5.6 품질관리방법 본체 뿐만 아니라 가설장비의 주요부분까지도 품질관리의 대상부위, 검사방법 등을 포함한 계획내용을 작성한다. 1.5.7 제품자료 제품자료는 다음 각 호의 사항을 포함하여 작성하여야 한다. (1) 쉬스관의 생산가능 규격, 전단강도, 이음방법, 방수능력, 전기에 대한 저항성 등 제반사항과 제조업체의 생산현황, 기술자료, 사용지침서, 사용실적 등 (2) PS강재의 긴장시 극한항복강도 등 제반사항과 제조업체의 생산현황, 기술자료, 사용지침서, 사용실적 등 (3) 정착장치 및 접속장치의 정착성능 등 제반사항과 제조업체의 생산현황, 기술자료, 사용지침서, 사용실적 등	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	1.5.8 품질보증서 (1) PS강재에 대한 제조업자의 보증서는 제품반입시 마다 제출 (2) 유압잭의 교정 확인서 (3) 강재의 물리적 특성, 화학적 특성, 탄성계수를 포함한 응력-변형률 시험특성, 최소 극한 인장강도, 항복강도 등의 시험성적서 1.6 품질보증 1.6.1 PSC 구조물 제작 회사 프리스트레싱 작업을 시행하는 회사는 현재의 계약과 유사한 작업을 시행한 경험이 있는 회사이어야 하며 감독자의 승인을 받아야 한다. 1.6.2 PS숙련공 PS숙련공은 PS작업에 대하여 경험이 많고 숙련된 기술자로 모든 기기를 조작할 수 있고 감독자가 요구시 경력을 증명할 수 있어야 한다. 1.7 운반, 보관, 취급 1.7.1 PS강재 및 PS정착장치는 공장에서 운반시 규격별, 종류별로 구분하고 표식을 부착하여 현장에 반입하여야 한다. 1.7.2 PS강재를 운반 시에는 물리적인 손상이나 부식을 방지할 수 있도록 컨테이너나 박스 속에 넣어서 운반하여야 한다. 1.7.3 운반이나 저장하는 동안 부식을 방지하기 위하여 부식방지용 수용성오일을 바를 수 있다. 부식방지용 수용성오일은 강재, 콘크리트, 콘크리트와 강재의 결합에 해가 없는 제품이어야 한다. 1.7.4 계약상대자는 표식이 불명확한 제품을 현장에 반입해서는 안된다. 1.7.5 PS강재, 정착장치 저장시에는 로트번호를 부여하여 쉽게 판별할 수 있도록 꼬리표를 붙여야 한다. 1.7.6 PS강재를 저장하여 보관중에는 저장된 물품명과 취급시 유의사항 등을 표시해 놓아야 한다. 1.7.7 PS강재는 직접 지상에 놓지 않아야 하며, 창고 내에 저장하던가 또는 창고에 둘 수 없는 경우에는 적절한 방법으로 덮어서 저장하며, 유해한 기름, 염분, 먼지 등이 부착하지 않도록 하고 유해한 부식, 흙, 변형, 물리적 손상 등이 생기지 않도록 하여야 한다. 1.7.8 정착장치 및 접속장치는 창고 내에 저장하되 나사부가 부식되지 않도록 하고, 콘크리트와의 접촉부분에는 기름, 먼지 등이 부착하지 않도록 하여야 한다. 1.7.9 쉬스는 창고 내에 저장하던가 또는 창고에 둘 수 없는 경우에는 적절한 방법으로 덮어서 저장하며, 유해한 기름, 염분, 먼지 등이 부착하지 않도록 하고 유해한 부식, 흙, 변형, 물리적 손상 등이 생기지 않도록 하여야 한다.	

체 규 격	10mm	5mm	2.5mm	1.2mm	0.6mm	0.3mm	0.15mm
통과백분율(%)	100	95~100	80~100	50~85	25~60	10~30	2~10

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
2. 재 료 2.1 콘크리트 본 시방서 14-4절 및 14-5절에 따르며, 설계도서에 별도의 규정이 없는 한 14-4절 2.7의 PS 콘크리트를 사용한다. 2.2 철 근 본 시방서 14-10절에 따른다. 2.3 PS 강재 2.3.1 PS 강재는 본 시방서 14-11절에 따른다. 2.3.2 PS 강재는 제조에서부터 그라우팅까지 항상 물리적 손상, 녹 기타 부식이 생기지 않도록 보호해야 하며 그렇지 못한 경우에는 원상태로 복구시켜 놓아야 한다. 2.3.3 PS 강재를 저장·보관중에는 저장된 물품명과 취급시 유의사항 등을 표시해 놓아야 한다. 2.3.4 포스트텐션 PS 강재는 승인된 영구적인 형태의 정착장치로 양단을 안전하게 정착시켜 놓아야 한다. 이때 이 정착장치는 PS 강재의 최소 인장응력의 95% 이상이 되는 하중을 지지할 수 있는 구조로 되어 있어야 한다.	1.7.10 접착제는 재료분리, 변질, 먼지 등의 불순물이 혼입하지 않도록 저장하여야 한다. 저장기간이 오래된 것은 사용 전에 시험하여 그 품질의 이상유무를 확인하여야 한다. 1.7.11 골재는 표면건조 포화상태로 골재분리가 되지 않도록 저장하며 겨울에는 빙설의 혼입 또는 동결을 방지하고 여름에는 골재의 건조나 온도상승을 막기 위한 시설을 하여 저장하여야 한다. 1.8 환경요구사항 1.8.1 계약상대자는 서중이나 한중에 그라우트 주입을 시공할 수 없다. 다만, 감독자가 승인한 경우에는 전문기술자의 검토를 거쳐서 시행할 수 있다. 1.8.2 한중에 그라우트 주입시에는 쉬스관 주위의 온도가 5℃이상 유지되어야 하고 주입시 그라우트 재료 온도는 10~20℃이상을 유지하여야 하며, 주입후 최소 5일 동안은 5℃이상 유지되도록 관리하여야 한다. 1.8.3 서중에서 시공하는 경우에는 그라우트의 온도상승, 그라우트의 급격한 경화 등이 생기지 않도록 하여야 한다. 2 재료 2.1 시멘트 및 골재 2.1.1 시멘트는 13-1절에 적합한 것을 사용하여야 한다. 2.1.2 굵은 골재의 최대 치수는 PS강재, 쉬스관, 철근, 정착장치 등의 주위에 콘크리트가 잘 채워질 수 있도록 정하여야 한다. 2.1.3 굵은 골재 최대 치수는 보통의 경우 25 mm를 표준으로 한다. 그러나 부재치수, 철근간격, 펌프압송 등의 현장사정에 따라 20 mm를 사용할 수 도 있다. 2.1.4 잔골재의 입도범위는 다음 표 6-6-1와 같다. 표 6-6-1 잔골재 입도범위 2.1.5 굵은 골재 입도범위는 KS F 2526 표-3에서 정한 [콘크리트용 굵은 골재 57]에 적합하여야 한다.	• 재료에 대한 시방내용을 콘크리트 표준시방서, 도로공사표준시방서를 참조하여 보완함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
2.3.5 정착장치로부터 하중이 콘크리트에 효과적으로 분배되도록 승인된 장치를 사용해야 하며, 이 승인된 장치는 아래 요건을 만족시켜야 한다. (1) 판이나 조립부분품 등의 하중분배장치 바로 밑의 콘크리트에 작용하는 최종 단위압축응력은 사용 콘크리트의 허용압축응력을 넘지 않아야 한다. (2) 프리스트레싱의 도입으로 하중분배장치용 판이나 유사한 조립부분품에 생기는 휨응력은 그 재료의 항복점 응력을 초과하지 않아야 하며, 감독자의 결정에 따라 극한 하중의 100%를 재하했을 때 앵커플레이트에 눈에 띄이는 비틀림이 있어서는 안된다. (3) 시공자는 콘크리트에 압축응력을 효과적으로 분배하기 위하여 충분히 큰 정착장치를 하여야 한다. 아울러 콘크리트 속에 강 격자를 묻는 경우에는 별도의 응력분배장치를 생략할 수 있다. (4) 포스트텐션 정착장치의 조립부분품의 끝을 콘크리트로 피복하지 않을 경우 설계도서에 별도로 규정되어 있지 않는 한 정착장치의 PS 강선의 끝과 정착장치의 모든 부분이 부재의 단부에서 부재 내측으로 최소 50 mm 이상 들어가도록 묻어 넣어야 하며 프리스트레스 도입 후 끝 부분을 그라우트로 채워 매끈하게 하여야 한다. 2.4 골재 굵은 골재의 최대치수는 PS 강재, 쉬스관, 철근, 정착장치 등의 주위에 콘크리트가 잘 채워질 수 있도록 정해야 한다. 굵은 골재의 최대치수는 20mm를 표준으로 한다. 2.5 정착장치 및 접속장치 정착장치 및 접속장치는 정착 또는 접속된 PS강재가 설계에 정해진 인장하중 값에 이르기 전에 파괴되거나 현저한 변형이 일어나지 않는 구조 및 강도를 갖는 것이어야 한다. 2.6 쉬스관 쉬스관은 취급중이거나 또는 콘크리트 치기시 쉽게 변형되지 않는 것이어야 하며, 맞물림부나 이음부로 시멘트풀이 흘러 들어가지 않는 것이어야 한다.	2.2 PS강재 2.2.1 PS강봉은 KS D 3505의 요건에 합치하거나 동등 이상의 제품이어야 한다. 2.2.2 PC강선 및 PC강연선은 KS D 7002의 요건에 합치하거나 동등 이상의 제품이어야 한다. 2.2.3 2.2.1 및 2.2.2에 규정되지 않은 PS강재를 사용할 때는 시험을 실시하여 품질변동을 확인하고 알맞은 강도 및 그 밖의 설계용 값을 별도로 정하여야 한다. 2.2.4 정착, 접속, 조립 혹은 배치를 위하여 PS강재를 재가공하거나 열처리를 할 경우에는 이와 같은 처리를 함으로써 PS강재의 품질이 저하되지 않는다는 사실을 시험에 의하여 확인해 두어야 한다. 이와 같은 처리에 의하여 PS강재의 품질이 저하되는 경우에는 시험에 의하여 그 저하의 정도를 확인하여 그에 알맞은 강도 및 기타의 설계용 값을 별도로 정하여야 한다. 2.2.5 PS강재는 깨끗하여야 하며 유해한 녹, 더러움, 흠 등이 없는 것이어야 한다. 2.3 PSC 그라우트 2.3.1 그라우트 재료 (1) PSC 그라우트에 사용하는 시멘트는 13-1절에 적합한 것이어야 한다. (2) PSC 그라우트에 사용하는 물은 PSC그라우트 및 PSC 강재에 나쁜 영향을 미치는 물질을 함유해서는 안된다. (3) PSC 그라우트에 사용하는 혼화재료의 사용가부, 품질 및 사용방법에 대해서는 사전에 감독자의 승인을 득하여야 한다. (4) PSC 그라우트에 사용하는 혼화제는 불리딩 발생이 없는 것의 사용을 표준으로 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
2.7 PS 그라우트 2.7.1 PS 그라우트에 사용하는 시멘트는 KS L 5201에 적합한 것을 표준으로 한다. 2.7.2 PS 그라우트에 사용하는 물은 PS 그라우트 및 긴장재에 나쁜 영향을 주는 물질을 포함해서는 안된다. 2.7.3 PS 그라우트에 사용하는 혼화재료의 사용여부, 품질 및 사용방법에 대해서는 미리 이를 검토하여 감독자의 승인을 얻어야 한다. 2.7.4 PS 그라우트의 물-시멘트 비는 45% 이하로 한다. 동결기에는 동결 안전성을 위하여 물-시멘트비를 40% 이하로 한다. 2.7.5 PS 그라우트는 덕트 속을 완전히 메워 긴장재를 둘러싸으로써 녹슬지 않도록 보호할 뿐 만 아니라, 부재 콘크리트와 긴장재를 부착에 의하여 일체가 되게 하는 것이어야 한다. 2.7.6 PS 그라우트의 품질은 다음 조건을 표준으로 한다. (1) 반죽질기는 덕트의 길이 및 형상, 시공시기 및 기온, 강재의 단면적 및 덕트 속에서 차지하는 강재 단면적의 비율 등을 고려하여 시공에 적합한 것을 선정해야 한다. (2) 팽창률은 10% 이하로 한다. 다만, 주입 완료 후의 팽창률은 블리딩의 발생이 최대가 되는 시점까지 항상 블리딩률 보다 높아야 한다. 일반적으로 교반 종료후 주입은 45분 이내에 한다. (3) 블리딩율은 3% 이하로 하며 시험방법은 KS F 2433에 따른다. (4) 재령 28일의 압축강도는 200kgf/cm² 이상이어야 한다. 압축강도의 시험방법은 KS F 2426에 따른다. (5) PS 그라우트의 전 염화물의 이온량은 0.30kg/m³ 이하로 한다.	2.3.2 덕트 내의 충전성 (1) PSC 그라우트의 덕트 내 충전성은 덕트의 길이 및 형상, PS강재의 종류 및 덕트 내 PS강재의 단면적 점유율 등과 같은 구조조건, 주입작업에 있어서의 시공시간 등의 시공조건 및 기온등의 기후조건을 고려하여, PSC그라우트의 유동성, 재료분리 저항성, 체적 변화 등을 적절히 설정함과 동시에 적절한 주입방법을 설정하여야 한다. (2) PSC 그라우트의 덕트 내의 충전성은 실적이 있는 표준적인 구조조건, 시공조건을 선정한 경우에 PSC 그라우트의 유동성, 블리딩율, 팽창률로 설정해도 좋다. 가. 유동성은 KS F 2432에 준하여 구하는 유하시간에 의해 설정하며, 유하시간의 범위는 미리 실험에 의해 정한다. 나. 블리딩률은 KS F 2433에 준하여 구하는 시험값에 의해 설정하며, 0%를 표준으로 한다. 다. 팽창률은 KS F 2433에 준하여 구하는 시험값에 의해 설정하며, 비팽창성 그라우트에서는 -0.5~0.5%, 팽창성 그라우트에서는 0~10%를 표준으로 한다. (3) PSC 그라우트의 물-시멘트비는 45% 이하로 한다. 2.3.3 부재 콘크리트와 긴장재를 일체화시키는 부착강도 (1) 부재 콘크리트와 긴장재를 일체화시키는 부착강도는 덕트의 종류 및 형상, 긴장재의 종류를 고려하여 이것을 적절히 설정하여야 한다. (2) 부재 콘크리트와 긴장재를 일체화시키는 부착강도는 일반적으로 재령 28일의 압축강도로 대신하여 설정해도 좋다. 압축강도는 KS F 2426에 준하여 구한 시험값에 의해 설정하며, 비팽창성 그라우트의 경우는 30 MPa 이상, 팽창성 그라우트의 경우는 20 MPa 이상을 표준으로 한다. 2.3.4 강재의 부식 저항성 (1) 구조물의 성능이 부식성 물질의 함유에 따른 강재 부식에 의해 손상을 받아서는 안된다. (2) 강재의 부식 저항성은 일반적으로 비빌 때의 PSC 그라우트 중에 함유되는 염화물이온의 총량으로 설정한다. 이 때 염화물이온의 총량은 0.3 kg/m³ 이하를 원칙으로 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.4 PSC 부착재료 2.4.1 정착장치 (1) PS강재 정착장치는 감독자의 승인을 받은 것으로 영구적이고 PS강재를 단단히 정착시킬 수 있는 제품이어야 한다. (2) 정착장치는 PS강재 인장강도의 95%이상 이 되는 하중을 지지할 수 있는 구조이어야 한다. (3) 정착장치로부터 하중이 콘크리트로 효과적으로 분배되도록 승인된 장치이어야 하며, 다음 각 호의 요구사항을 만족하여야 한다. ① 앵커 플레이트나 부착품 바로 밑에 있는 콘크리트에 작용하는 최종 단위 압축응력은 사용 콘크리트의 허용압축응력을 넘지 않아야 한다. ② 프리스트레싱 작업으로 인해 앵커 플레이트나 부착품에 발생하는 휨응력은 그 재료의 항복점을 초과하지 않아야 하며, 감독자가 승인한 긴장재 인장강도의 95%를 적용했을 때 앵커플레이트에 눈에 띄는 비틀림이 있어서는 안된다. ③ 포스트텐션 정착장치의 조립부품 끝을 콘크리트로 피복하지 않을 경우 설계도서에서 별도로 규정되어 있지 않는 한 PC 강선의 끝과 정착장치의 모든 부분이 부재의 단부에서 부재 내측으로 최소 50 mm 이상 들어가도록 묻어 넣어야 하며 프리스트레스 도입 후 끝부분을 그라우트로 채워 매끈하게 하여야 한다. 2.4.2 쉬스관 (1) 쉬스관은 아연도금을 한 금속관으로 제조업자가 제출한 제품자료를 만족하여야 한다. (2) 쉬스관은 콘크리트를 칠 때 쉽게 변형되지 않아야 한다. (3) 쉬스관은 시멘트풀이나 콘크리트 혼합물에 함유되어 있는 물이 유입되는 것을 막을 수 있어야 한다. (4) 이음부는 용접 또는 연결 이음장치로 조립할 수 있어야 한다. (5) 쉬스관은 콘크리트에 해를 끼치거나 전기적인 활동을 발생시켜서는 안된다. (6) 계약상대자는 그라우팅과 관련한 다음 각 호의 사항을 보증하여야 한다. ① PS스트랜드나 PC강봉을 사용할 때 쉬스관의 내경은 적어도 PS스트랜드나 PC강봉의 직경보다 6.35 mm(1/4in.)이상 더 커야 한다. ② 쉬스관의 낮은 곳에 배수구멍이 있어야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
2.8 기타재료 2.8.1 쉬스관을 씻기 위한 물은 생석회(산화칼슘)나 소석회(수산화칼슘)를 물 1ℓ당 12g을 함유하고 있어야 하며, 쉬스관에 붙어 넣을 압축 공기는 유분이 있어서는 안된다. 2.8.2 부착시키지 않은 경우의 긴장재 피복재료는 긴장재를 녹슬지 않게 하고 콘크리트에 해를 주지 않으며, 프리스트레스 도입시에는 긴장재와 콘크리트 사이를 부착시키지 않는 것이어야 한다. 2.8.3 프리캐스트부재의 접합에 쓰이는 콘크리트, 모르타 및 접착제는 소요의 강도와 수밀성이 있고, 접합부의 시공조건에 적합한 것이어야 한다. 2.8.4 마찰 감소제는 긴장재, 쉬스관 및 콘크리트에 유해한 영향을 주지 않는 것이어야 한다. 2.9 재료의 저장 2.9.1 PS강재 및 쉬스관은 직접 흙에 접하지 않도록 하여야 하며, 창고에 저장하던가 또는 창고에 저장할 수 없는 경우에는 적절한 방법으로 덮개를 덮어서 저장하며, 유해한 기름, 염분, 먼지 등이 부착되지 않도록 하고 유해한 부식, 흠, 변형 등이 생기지 않도록 해야 한다. 2.9.2 정착장치 및 접속장치는 창고에 저장하여 나사부가 부식되지 않도록 해야 하고, 콘크리트의 접촉부분에는 기름, 먼지 등이 부착되지 않도록 해야 한다. 2.9.3 접착제는 재료분리, 변질, 먼지 등의 불순물이 혼합되지 않도록 저장해야 한다. 저장기간이 오래된 것은 사용전에 시험하여 그 품질의 이상유무를 확인해야 한다.	2.4.3 PSC 앵커 및 부속물 (1) PSC 부재의 조립을 위해서 소요되는 콘크리트 삽입물, 흠, 앵커, 조임쇠 등을 제출하여야 한다. (2) PSC 앵커 및 부속물은 전체가 아연도금되어 있어야 한다. (3) 계약상대자는 PSC 앵커 및 부속물의 사용시 콘크리트 삽입물과 시공의 잘못으로 발생하는 손상에 대하여 책임을 져야 한다. (4) 부착시키지 않은 경우의 피복재료는 긴장재를 녹슬지 않게 하고 콘크리트에 해를 주지 않으며, 프리스트레스 도입시에 긴장재와 콘크리트 사이를 부착시키지 않는 것이어야 한다. 2.4.4 기타재료 (1) 쉬스관을 씻기 위한 물은 생석회(산화칼슘)나 소석회(수산화칼슘)를 물 1ℓ당 12 g을 함유하고 있어야 하며, 쉬스관에 붙어 넣을 압축공기는 유분이 있어서는 안된다. (2) 프리캐스트부재의 접합에 쓰이는 콘크리트, 모르타르 및 접착제는 소요의 강도와 수밀성이 있고, 접합부의 시공조건에 적합한 것이어야 한다. (3) 마찰 감소제는 긴장재, 쉬스관 및 콘크리트에 유해한 영향을 주지 않는 것이어야 한다. 2.4.5 철근 이 시방서 6-5절의 관련 규정에 따른다.	- 1.7 운반, 보관, 취급 절로 이동

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.2 프리스트레싱 장비 3.2.1 응력도입에 사용되는 유압잭은 잭킹압력을 측정할 수 있는 장비압력게이지나 로드셀 등을 갖추어야 한다. 3.2.2 유압장치는 공인시험기관으로부터의 성능검사를 받고 유효기간이 지나지 않는 장비를 사용하여야 한다. 3.2.3 압력게이지를 사용하는 경우 압력게이지는 최소직경이 150mm 이상인 다이얼 게이지가 부착되어 있어야 하며, 각 잭의 게이지는 예상되는 최종 잭킹압력의 위치까지 캘리브레이션을 하여 도표를 첨부해야 한다. 3.2.4 로드셀을 사용하는 경우에는 잭의 인장력을 측정할 수 있는 응력지시기가 부착되어 있어야 하며, 사용전에 미리 캘리브레이션을 해야 한다. 인장력이 로드셀 측정용량의 10% 이하로 되는 경우에는 그 로드셀을 사용하여서는 안된다. 3.2.5 프리스트레싱 작업중에는 그립(Grip)의 미끄러짐이나 PS강선의 파단에 의한 사고를 방지할 수 있는 안전대책을 세워야 한다.	2.5 장비 2.5.1 프리스트레싱 장비 (1) 응력도입에 사용되는 유압잭에는 잭킹 압력을 측정할 수 있는 장비압력 게이지나 로드셀 등을 갖추어야 한다. (2) 유압장치는 공인시험기관으로부터의 성능검사를 받고 유효기간이 지나지 않은 장비이어야 한다. (3) 압력게이지를 사용하는 경우 압력게이지에는 최소직경이 150 mm 이상인 다이얼 게이지가 부착되어 있어야 하며, 각 잭의 게이지에는 예상되는 최종 잭킹 압력의 위치까지 캘리브레이션한 도표가 첨부되어야 한다. (4) 로드셀을 사용하는 경우에는 잭의 인장력을 측정할 수 있는 응력 지시기가 부착되어 있어야 하며, 사용전에 미리 캘리브레이션을 하여야 한다. 인장력이 로드셀 측정용량의 10% 이하로 되는 경우에는 그 로드셀을 사용하여서는 안 된다. (5) 프리스트레싱 작업 중 그립(grip)의 미끄러짐에 의한 사고나, PC 강선의 파단에 의한 사고를 방지할 수 있는 안전대책을 세워야 한다. 2.5.2 PSC 그라우트 믹서(mixer) (1) PSC 그라우트 믹서는 5분 이내에 완전히 혼합할 수 있고, 주입이 끝날 때까지 천천히 교반할 수 있는 장비이어야 한다. (2) PSC 그라우트 믹서는 혼합조와 주입조가 분리되어 있어 연속작업이 가능하여야 한다. 2.5.3 그라우트 장비 그라우트 장비는 눈금의 간격이 2.0 MPa(20 kgf/cm²)이하로 표시되어 있는 압력게이지가 부착된 것이어야 하며, 1.5 MPa(15 kgf/cm²)이상의 펌핑압력을 낼 수 있는 청소용 장비를 갖추고 있어야 한다. 2.6 부속재료 2.6.1 그라우팅 주입파이프 그라우팅 주입파이프에는 기계식 차단밸브가 있어야 하며 중간의 구멍 및 배출 파이프에는 밸브, 캡 또는 기타 펌핑압력을 지탱할 수 있는 장치가 있어야 한다.	

종 별	항 목	시험 및 검사방법	판정기준
PC 강선 및 강연선	KS D 7002의 품질항목	제조회사의 시험성적서에 의한 확인 또는 KS D 7002의 방법	KS D 7002에 적합할 것
PS 경강선	KS D 7009의 품질항목	제조회사의 시험성적서에 의한 확인 또는 KS D 7009의 방법	KS D 7009에 적합할 것
PC 강봉	KS D 3505의 품질항목	제조회사의 시험성적서에 의한 확인 또는 KS D 3505의 방법	KS D 3505에 적합할 것

항 목	시험 · 검사방법	시기 · 횟수	판단기준
유동성	KS F 2432의 방법	주입 전, 1회/일 이상 및 품질 변화가 인정될 때	시공계획서에 규정된 범위
블리딩률	KS F 2433의 방법		0%
팽창률	KS F 2433의 방법		팽창성 재료 : 0~10% 비팽창성 재료 : 시험생략
압축강도	KS F 2426의 방법		팽창성 재료 : 20 MPa 이상(재령 28일) 비팽창성 재료 : 30 MPa 이상(재령 28일)
염화물 함유량	KS F 4009 부속서 1의 방법		0.3 kg/m ³ 이하

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
2.10 시 험 2.10.1 PS재료의 샘플링 (1) 현장으로 운반되는 모든 강선, 강연선, 정착장치, 강봉에는 로트번호를 부여하여 쉽게 판별할 수 있도록 꼬리표를 붙여야 한다. (2) 제출된 모든 샘플은 공급되는 로트를 대표하는 것이어야 하며 강선과 강연선의 경우 같은 로트에서 채취해야 한다. (3) 시험용 재료는 시공자 부담으로 제공하여야 하며 사용전에 시험이 완료될 수 있도록 미리 제공해야 한다. (4) 시공자는 재료의 판매자로 하여금 각 로트에서 샘플링한 다음의 시료를 제공하도록 해야 하며, 감독자는 필요에 따라 시험재료의 샘플링을 제조공장에서 직접 할 수 있다. 2.10.2 PS 강재 KS D 7002의 “7.3 시험편의 채취방법”에 따른다. 2.10.3 정착장치 정착장치는 사용되는 크기 및 형태의 응력 분배용 플레이트 일체를 갖춘 2조를 제공하여야 한다.	2.7 자재 품질관리 2.7.1 PS 강재의 품질검사 (1) 현장에 반입되는 PS강재가 선정된 품질을 만족하고 있다는 사실을 시공에 앞서 검사하여야 한다. (2) PS 강재의 품질 검사는 반입시에 표 6-6-2에 따라 실시한다. 표 6-6-2 PS 강재의 품질 검사 2.7.2 PSC 그라우트의 품질검사 (1) PSC 그라우트의 품질검사는 표 6-6-3에 따른다. 표 6-6-3 PSC 그라우트의 품질검사	

항 목	시험 · 검사방법	시기 · 회수	판정기준
성 능	KCI-PS 101의 방법	원칙적으로 공사 시작 전, 실적이 있고 품질이 보증되는 것은 생략할 수 있음	규정된 하중에 견딜 수 있을 것
외 관	외관 관찰	배치하기 전, 전체 수량	유해한 부식, 오염, 손상, 변형이 없을 것

항 목	시험 · 검사방법	시기 · 회수	판정기준
성 능	외압저항력 시험 주입시험	원칙적으로 공사 시작 전, 실적이 있고 품질이 보증되는 것은 생략할 수 있음	규정된 하중에 견딜 수 있을 것
외 관	외관 관찰	배치하기 전, 전체 수량	유해한 부식, 오염, 손상, 변형이 없을 것

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.7.3 정착장치 및 접속장치의 품질 검사 (1) 정착장치 및 접속장치의 품질 검사는 표 6-6-4에 따른다 표 6-6-4 정착장치 및 접속장치의 품질 검사 2.7.4 쉬스의 품질 검사 (1) 쉬스의 품질 검사는 표 6-6-5에 따른다 표 6-6-5 쉬스의 품질 검사	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.7.5 PS재료의 샘플링 (1) 현장으로 운반되는 모든 강선, 강연선, 정착장치, 강봉에는 로트번호를 부여하여 쉽게 판별할 수 있도록 꼬리표를 붙여야 한다. (2) 제출된 모든 샘플은 공급되는 로트를 대표하는 것이어야 하며 강선과 강연선의 경우 같은 로트에서 채취하여야 한다. (3) 시험용 재료는 계약상대자 부담으로 제공하여야 하며 사용전에 시험이 완료될 수 있도록 미리 제공하여야 한다. (4) 계약상대자는 재료의 판매자로 하여금 각 로트에서 샘플링한 다음의 시료를 제공하도록 하여야 하며, 감독자는 필요에 따라 시험재료의 샘플링을 제조공장에서 직접할 수 있다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3. 시 공 3.1 시공일반 3.1.1 시공자는 프리스트레스 도입 작업을 시행하기 전에 사용장비, 재료, 시공방법 등에 대한 제반의 상세한 내용을 제출하여 감독자의 확인을 받아야 한다. 3.1.2 프리스트레스 도입방법을 이행하는데 있어 필요한 재료의 설치, 프리스트레스 도입장비 사용을 주관하여 지도를 할 수 있는 유능한 기술자를 확보하여야 한다. 3.1.3 프리스트레스트 구조물의 콘크리트 및 철근은 본 시방서 7-5절 및 7-7절에 맞도록 시공하여야 하며, 필요시 시공자는 구조검토 및 시공상세도를 작성하여 감독자의 승인을 받은 후 변경하여 시행할 수 있다. 3.3 PS부재 제작장소 3.3.1 PS부재의 제작장소는 감독자의 확인을 받은 장소에서 제작하여야 하며, 제작장 준비는 본 시방서 7-9절의 3.1에 따른다. 3.3.2 제작장은 침하되지 않도록 잘 다져 충분한 지지력과 평탄성을 유지하고 물고임이 없도록 충분한 배수조치와 작업공간을 확보하여야 한다. 3.3.3 제작대와 거푸집은 콘크리트 타설중 변형이 있어서는 안되며, 제작된 빔은 전도되지 않도록 견고하게 지지하여야 한다. 3.4 강재의 배치 3.4.1 PS강재는 설계도서에 표시된 위치에 정확히 배치해야 하며 콘크리트 타설 및 양생중 움직이지 않도록 고정하여야 한다. 3.4.2 쉬스관은 용접하거나 또는 연결 이음장치로 조립하여야 한다. 연결 이음장치는 도금할 필요가 없으며, 배치된 원상태를 그대로 유지할 수 있어야 한다. 쉬스관 단면 사이의 이음은 이음부에서 굴곡에 의한 변형이 생기지 않도록 금속 연결을 하며 방수테이프로 밀봉하여야 한다.	3 시공 3.1 시공일반 3.1.1 이 절에서 언급되지 않는 사항에 대하여는 도로교 표준시방서 3-11절에 따른다. 3.1.2 계약상대자는 프리스트레스 도입 작업을 시행하기 전에 사용장비, 재료, 시공방법 등에 대한 제반의 상세한 내용을 제출하여 감독자의 확인을 받아야 한다. 3.1.3 프리스트레스 도입방법을 이행하는데 있어 필요한 재료의 설치, 프리스트레스 도입장비 사용을 주관하여 지도를 할 수 있는 유능한 기술자를 확보하여야 한다. 3.1.4 PSC 구조물의 콘크리트 및 철근은 이 시방서 6-4-1절 및 6-5절에 맞도록 시공하여야 하며, 필요시 계약상대자는 구조검토 및 시공상세도를 작성하여 감독자의 승인을 받은 후 변경하여 시행할 수 있다. 3.1.5 PSC 자재를 원설계와 다르게 사용할 경우 필요한 구조검토 및 도서를 작성하여 감독자의 승인을 받아 변경할 수 있다. 3.1.6 계약상대자는 PSC 구조물의 시공 전에 인장계획서 등 시공계획서를 제출하여야 한다. 3.1.7 PS강재에 녹이 슬었을 경우 별도의 인장시험을 한 후 감독자의 사용승인을 받아야 한다. 3.2 긴장재의 배치 3.2.1 긴장재의 가공 및 조립 (1) PS강재는 명시된 도면에 따라 가공하여야 하며, 가공시 재질이 손상되지 않도록 하여야 한다. 심하게 구부러진 PS강재, 급격한 열의 영향을 받은 PS강재 및 높은 온도에 접한 PS강재는 사용하지 않아야 한다. (2) 프리텐션 방식의 시공에 사용하는 PS강재 및 프리스트레싱 후에 부착시키는 PS강재는 조립전에 부착을 해칠 우려가 있는 들뜬녹, 기름, 기타 이물질을 제거하여야 한다. 3.2.2 쉬스 및 긴장재의 배치 (1) 쉬스 및 긴장재는 설계도서에 명시된 위치에 정확히 배치하여야 하며, 콘크리트 타설 및 양생 중 움직이지 않도록 견고하게 고정하여야 한다. (2) 쉬스관은 용접하거나 또는 연결 이음장치로 조립하여야 한다. 연결 이음장치는 도금할 필요가 없으며 배치된 원상태를 그대로 유지할 수 있어야 한다. 쉬스관 단면 사이의 이음은 이음부에서 굴곡에 의한 변형이 생기지 않도록 금속연결을 하며 방수테이프로 밀봉하여야 한다.	• 시공에 대한 시방내용을 콘크리트 표준시방서, 도로공사표준시방서를 참조하여 보완함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(3) 손상된 쉬스나 내면에 녹이 심하게 슬어있는 쉬스는 사용해서는 안 된다. (4) 쉬스의 이음은 콘크리트를 칠 때 시멘트풀 등이 들어가지 않도록 견고하게 시공되어야 한다. (5) 포스트텐션 방식의 경우에 긴장재는 서로 엉키지 않도록 덕트(duct) 내에 배치하여야 한다. (6) 부착시키지 않는 경우의 긴장재는 그 피복을 해치지 않도록 각별히 주의하여 배치하여야 한다. (7) 포스트텐션 부재를 제작하여 장기간 동안 인장과 그라우팅 작업을 하지 못할 경우에는 PS강재에 녹이 발생하지 않도록 하여야 한다. (8) 쉬스 및 긴장재의 배치가 끝난 후 반드시 감독자의 확인을 받아야 한다. 3.2.3 정착장치 및 접속장치의 조립과 배치 (1) 정착장치 및 접속장치는 설계도서에 명시된 위치에 정확히 배치하여야 한다. (2) 정착장치의 지압면은 긴장재와 수직이 되도록 하여야 하고, 정착장치 부근의 긴장재에는 적당한 길이의 직선부를 두어야 한다. (3) 긴장재를 이어낼 경우 접속장치는 긴장재에 인장력을 줄 때 인장축으로 충분히 이동할 수 있도록 하여야 한다. (4) 정착장치 및 접속장치의 배치가 끝나면 반드시 감독자의 확인을 받아야 한다. (5) 계약상대자는 정착장치 설치전 설계도서에 명시된 지압판의 면적과 제품 지압판의 면적을 반드시 비교검토하여야 한다. 3.2.4 정착장치 및 부재 끝단면의 보호 (1) 프리텐션방식의 부재는 프리스트레스를 준 후 부재 끝단면의 긴장재를 가지런하게 끊고 긴장재가 부식되지 않도록 보호하여야 한다. (2) 포스트텐션 방식의 부재는 정착장치 및 부재 끝단면이 파손 또는 부식되지 않도록 보호하여야 한다. (3) 정착구 양쪽에 빼놓은 PC 강선을 타고 빗물 등이 들어가지 않도록 비닐 등으로 덮개를 씌워야 한다. 3.3 거푸집 및 동바리 3.3.1 거푸집은 프리스트레싱을 할 때 콘크리트 부재에 나쁜 영향을 주지 않는 구조이어야 한다. 3.3.2 동바리는 프리스트레싱에 의한 콘크리트 부재의 변형 및 반력의 이동을 저해하지 않는 구조이어야 한다. 3.3.3 거푸집을 조립하기 전에 철근 조립상태, 쉬스관 선형 및 결속상태, 정착구 설치상태, 내부청소 등을 확인하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.4.3 모든 쉬스관 및 정착장치는 프리스트레스 도입후 그라우트를 주입할 수 있도록 파이프나 또는 적절한 기타 연결부를 갖추어 조립하며 이동이 없도록 안전하게 제자리에 정착시켜야 한다. 3.4.4 쉬스관의 끝은 항상 물이나 오물이 들어가지 않도록 필요한 마개를 하여야 한다. 연속구조물의 모든 쉬스관에는 각 중간지점과 설계 도서에 표시된 추가위치에 구멍을 내야 한다. 구멍의 최소직경은 13mm 파이프를 사용한다. 3.4.5 쉬스관과 쉬스관의 연결은 금속제 구조용 연결부를 사용하며, 구멍은 모르타가 유입되지 않도록 테이프로 막고, 필요한 경우 구멍을 통해 그라우트를 주입한 후 구멍을 막을 수 있는 수단을 강구해야 한다. 구멍의 끝은 그라우팅이 완료된 후 표면에서부터 25mm까지는 제거한다. 버팀줄이나 블록, 타이, 행거 기타 승인된 지지장치로 거푸집과의 거리를 유지하여야 한다. 3.4.6 쉬스관과 거푸집과의 접촉방지를 위해 사용되는 간격재는 승인된 모양과 치수의 프리캐스트 모르타 블록이어야 하며, 쉬스관과 쉬스관 사이에는 모르타블록이나 기타 적절한 방법으로 간격을 유지하여야 한다. 다만, 목재로 된 간격재를 사용해서는 안된다. 3.4.7 포스트텐션 부재를 제작하여 장기간 동안 인장과 그라우팅작업을 하지 못할 경우에는 PS 강재에 녹이 발생하지 않도록 하여야 한다. 3.5 프리스트레스의 도입 3.5.1 일반사항 (1) 시공자는 PS강재를 인장하기 전에 인장방법, 장비 및 순서 등을 기재한 시공계획서를 감독자에게 제출하여 확인을 받아야 한다. (2) 프리스트레스를 도입할 때의 콘크리트는 도입된 응력에 견딜 수 있도록 충분한 강도를 가져야 한다. 별도지시가 없는 한 프리스트레스를 도입할 때의 콘크리트 압축강도는 최대압축응력의 1.7배 이상이어야 하며, 프리텐션 방식에서는 300kgf/cm²이상이어야 한다. (3) 인장작업은 반드시 안전조치를 취하고 감독자 입회하에 실시하여야 하며, 인장작업 후 인장력과 강재의 신장량등 인장에 관한 기록을 감독자에게 제출하여야 한다. (4) 설계상의 인장력 및 늘임량 값과 실제 긴장시의 값이 5% 이상의 편차를 보일 경우에는 즉시 작업을 중지하고, 전문가의 자문을 받아 그 원인을 조사하여 대책을 강구하여야 한다.	3.3.4 거푸집은 부재가 완성된 후 소정의 형상이 되도록 프리스트레싱에 의한 콘크리트 부재의 변형을 고려하여 적절한 솟음(camber)을 붙여야 한다. 3.3.5 프리스트레싱 중의 부재의 변형을 막는 거푸집은 콘크리트 부재에 나쁜 영향을 주지 않는 범위에서 프리스트레싱 작업 전에 떼어내는 것이 좋다. 다만, 프리스트레싱에 의해서 비로소 자중 등의 반력을 받는 부분의 거푸집 및 동바리는 떼어내지 않아야 한다. 3.3.6 쉬스관과 거푸집과의 접촉방지를 위해 사용되는 간격재는 승인된 모양과 치수의 프리캐스트 모르타르 블록이어야 하며, 쉬스관과 쉬스관 사이에는 모르타르 블록이나 기타 적절한 방법으로 간격을 유지하여야 한다. 다만, 목재로 된 간격재를 사용해서는 안된다. 3.3.7 거더의 측면 거푸집은 포스트텐서닝 전에 제거하여야 하며 상부구조를 지지하는 동바리는 그라우트 후 최소한 48시간이 경과하지 않았거나 모든 조건이 만족된 후가 아니면 해체해서는 안된다. 지지동바리는 상부구조의 동바리를 제거하는데 영향을 받지 않고 포스트텐션을 주는 동안 줄어들지 않도록 시공하여야 한다. 3.4 프리스트레스의 도입 3.4.1 일반사항 (1) 긴장재는 이것을 구성하는 PS강재의 각각에 소정의 인장력을 주어지도록 인장되어야 한다. 이 때 인장력을 설계값 이상으로 주었다가 다시 설계값으로 낮추는 식의 시공을 하지 않아야 한다. (2) 프리텐션방식의 경우 긴장재에 주는 인장력은 고정장치에서의 활동(slip), 고온축진 양생을 하는 경우의 고온으로 인한 유해한 영향 등을 고려하여 소정의 값이 되도록 하여야 한다. 프리스트레스를 줄 때는 고정장치를 서서히 풀어서 각 긴장재가 고르게 풀어지도록 하여야 한다. (3) 포스트텐션방식의 경우 긴장재에 주는 인장력은 마찰손실, 정착장치의 변형 또는 활동 등을 고려하여 소정의 값이 되도록 하여야 한다. 긴장재를 차례로 인장하는 경우에는 설계도서에 명기된 순서에 따라야 하며, 각 단계마다 콘크리트에 유해한 응력이 생기지 않도록 하여야 한다. 또한 이 경우에는 콘크리트의 탄성변형량에 의하여 각 긴장재에 주어지는 인장력이 변화하므로 이 영향력을 고려하여 인장력을 정하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.5.2 포스트텐션닝 (1) 콘크리트가 소정의 강도에 달한 후 요구하는 인장력이 얻어질 때까지 PS 강선을 잭크로 인장하고, 정착장치에 응력을 전달시킨다. (2) 콘크리트의 압축강도가 설계에 규정된 응력 도입시의 압축강도에 도달하기 전까지는 현장타설 콘크리트에 포스트텐션을 가해선 안된다. (3) 거더의 측면 거푸집은 포스트텐션닝 전에 제거하여야 하며 상부구조를 지지하는 동바리는 그라우트 후 최소한 48시간이 경과하지 않았거나 모든 조건이 만족된 후가 아니면 해체해서는 안된다. 지지동바리는 상부구조의 동바리를 제거하는데 영향을 받지 않고, 포스트텐션을 주는 동안 줄어들지 않도록 시공하여야 한다. (4) 박스형 거더의 내측 거푸집은 건조수축이 포스트텐션에 의해 거더가 수축되는 것을 억제하는 작용이 최소가 되도록 조립하여야 한다. (5) 인장작업은 인장력과 PS강재의 신장량을 동시에 측정하면서 수행하여야 한다. 연속 포스트텐션 부재의 PS강선은 강선의 양단에서 인장하여야 한다. 3.5.3 프리텐션닝 (1) 콘크리트의 소요강도가 얻어진 후 절단 등 필요한 작업을 할 수 있도록 단위부재 양끝 사이의 간격은 충분히 유지하여야 한다. (2) 각 부재의 콘크리트내의 응력 도입은 부재의 횡방향 편심이 최소가 되도록 하여야 한다. 3.5.4 응력손실 초기도입 응력은 설계도서에 표시된 응력 이상 유지되도록 하여야 하며 유효응력은 강선의 마찰손실, 콘크리트의 탄성변형, 콘크리트의 건조수축, 크리이프, 강재의 리락세이션 및 기타의 모든 손실이 완료된 후 PS강재에 남아 있는 응력만을 고려하여야 한다. 3.5.5 인장장치의 캘리브레이션은 다음 시기에 반드시 실시하여야 한다. (1) 최초의 프리스트레싱 직전 (2) 잭(Jack) 또는 펌프수리 및 조합변경시 (3) 압력계의 0점이 이동되었을 때 (4) 약 50분의 케이블을 인장한 후 (5) 장기작업 중단후 작업재개시 (6) 계산치와 측정치가 현저히 다를 때	(4) 계약상대자는 프리스트레싱하기 전에 거푸집의 일부를 풀어서 프리스트레싱 중의 PSC 부재의 변형에 대한 구속을 작게 하여야 한다. 필요에 따라서는 프리스트레싱과 동시에 동바리의 일부를 침하시키는 조치를 취하여야 한다. (5) 긴장재를 인장하는 방향은 설계내용, 현장조건, 시공방법 등에 따라 결정하여야 하며, 일방향 인장시에는 프리스트레스가 균등하게 분포되도록 긴장재마다 인장하는 방향을 바꾸어야 한다. (6) 프리스트레싱시에는 긴장재의 파단 또는 부재의 좌굴 등에 의한 안전사고 대책에 대해서 특히 유의하여야 한다. (7) 스트랜드(강연선)는 생산제조회사로부터 규격별 시험성과표를 받아 이를 기준으로 프리스트레싱 관리를 하여야 한다. (8) 프리스트레싱 작업은 반드시 안전조치를 취하고 감독자 입회 하에 실시하여야 하며 프리스트레싱 작업 후 인장력과 강재의 신장량 등 인장에 관한 기록을 감독자에게 제출하여야 한다. (9) 콘크리트의 압축강도가 설계에 규정된 응력 도입시의 압축강도에 도달하기 전까지는 현장타설 콘크리트에 포스트텐션을 가해서는 안된다. 3.4.2 프리스트레싱 장치의 검정(calibration) (1) 프리스트레싱 장치의 검정은 현장에 다이ना모미터 또는 쌍침식(雙針式) 표준게이지를 준비해두고, 프리스트레싱 장치를 사용하기 전에 실시하고 필요에 따라서 사용중에도 실시하여 그 결과를 기록해 두어야 한다. (2) 프리스트레싱 장치는 다음의 시기에 반드시 캘리브레이션을 하여야 하며 그 결과를 감독자에게 보고하여야 한다. 현장에는 캘리브레이션용 표준게이지 등을 비치하여야 한다. ① 최초의 프리스트레싱 직전 ② 잭(jack) 또는 펌프수리 및 조합변경시 ③ 압력계의 0점이 이동되었을 때 ④ 약 50분의 케이블을 인장한 후 ⑤ 장기작업 중단 후 작업재개시 ⑥ 계산치와 측정치가 현저히 다를 때	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.4.3 프리스트레싱시 콘크리트 압축강도 (1) 프리스트레스트 콘크리트의 압축응력은 프리스트레싱 직후 콘크리트에 생기는 최대 압축응력의 1.7배 이상이어야 한다. 또한 특별히 규정되지 않는 한 부재의 양생조건과 동일한 상태에서 양생시킨 공시체에 대한 콘크리트 압축강도가 프리텐션 부재에서는 30 MPa(300 kgf/cm²) 이상, 포스트텐션 부재에서는 27 MPa(270 kgf/cm²) 이상이 될 때까지 콘크리트에 힘을 가하지 않아야 한다. (2) 프리스트레싱시 정착부 부근 콘크리트 강도는 정착에 의해서 생기는 지압응력에 견디는 강도 이상이 되어야 한다. 3.4.4 초기재령에 프리스트레스를 주는 경우의 유의사항 (1) 교량의 규모, 구조, 시공방법, 시공시기, 현장조건 등에 따라 초기재령의 콘크리트에 프리스트레스(의) 일부를 주는 경우에도 3.4.3항의 규정을 준수하도록 특히 유의하여야 한다. (2) 캔틸레버공법(free cantilever method)으로 시공하는 교량의 경우에는 콘크리트 강도가 비교적 낮은 시기에 프리스트레싱이 순차적으로 수행되기 때문에 매 단계별로 면밀히 검토하여야 한다. 3.4.5 프리스트레싱의 관리 (1) 프리스트레싱의 관리는 하중계의 지시도와 긴장재의 늘임량에 의해 관리하여야 하고, 하중이 증가함에 따라 그의 관계가 직선으로 되어가는 것을 확인하여야 한다. 직선이 되지 않는 경우에는 프리스트레싱을 다시 하여야 하고, 다시 한 후에도 이상상태를 나타내는 경우에는 작업을 중지하고 그 원인을 확인하여야 한다. (2) 프리스트레싱의 관리에 있어서는 여러 가지 원인에 의한 변동을 고려하여, 긴장재 1개 마다에 정해진 인장력이 주어지고 있는 것을 확인하여야 한다. (3) 1개 부재에 여러 개의 긴장재가 배치되어 있는 경우에는 긴장재 1개 마다의 관리 외에 긴장재를 몇 개의 조로 나누어서 관리하여야 한다. (4) 집중 케이블 방식과 같이 한 개의 부재에 배치되는 긴장재의 개수가 극단적으로 적은 경우의 프리스트레싱 관리는 특별한 고려를 하여야 한다. (5) 마찰계수 및 긴장재의 결보기 탄성계수는 시험에 의해 구하여야 한다. (6) 프리스트레싱 작업은 설계도서대로 양단긴장을 하며 작업 및 긴장력도 동시에 작용하도록 한 개의 유압기를 사용한다. (7) 프리스트레싱 작업은 프리스트레싱 관리도를 이용하여 실시하고 하중계의 인장력과 PS강재의 늘임량 또는 빠짐량을 측정기록하여 직선으로 진행되는가를 확인하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(8) 인장력과 늘임량 또는 빠짐량의 관계가 직선이 되지 않을 때는 즉시 작업을 중지하고 그 원인을 확인하여야 한다. (9) 설계상의 인장력 및 늘임량 또는 빠짐량 값과 실제 긴장시의 값이 5% 이상의 편차를 보일 경우 즉시 작업을 중지하고 전문기술자의 자문을 받아 원인을 조사하고 대책을 강구하여야 한다. (10) 긴장 중 PS강재의 파손 등이 발생하였을 시에는 전문기술자의 검토를 받아 대책을 수립하여야 한다. (11) 프리스트레싱 작업 중에는 PC 강선의 늘임량 또는 빠짐량을 확인할 수 있도록 정착구 양측에 스프레이어 등으로 표시하여야 한다. (12) 잣을 정착구에 설치하기 전에 자연상태로 된 PS강재의 정착구 바로 뒷부분에 지워지지 않는 페인팅을 하여야 한다. (13) 잣을 정착구에 설치한 후 매 10 MPa(100 kgf/cm²)압력마다 잣의 램(ram) 길이를 측정하여야 한다. (14) 잣의 압력 게이지는 검·교정공인기관에서 검사를 받은 후 사용한다. (15) 텐던(Tendon) 인장결과의 허용범위는 인장계획표(수정)에 의한 신장력, 즉 이론적 계산치와 실제 현장에서 실측된 신장량의 차이에 의해 산출된 것으로 ±5%를 적용한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.6 콘크리트 타설 3.6.1 감독자가 거푸집, 철근, 마감, 쉬스판의 정착장치 및 강재의 배치, 내부 청소상태 등을 검사하여 승인하기 전에는 콘크리트 타설을 해서는 안된다. 3.6.2 시공자는 진동다짐시 철근, 쉬스판, 강선 등의 위치가 이탈되지 않도록 주의하여야 하며 타설전에 모든 쉬스판의 막힘여부를 확인해야 한다.	3.5 콘크리트 타설 3.5.1 계약상대자는 콘크리트 타설 이전에 배치 플랜트와 제작장과의 거리, 운반시간 타설방법, 타설시간 등을 검토하여 유동화제 투입장소, 사용량을 결정하고, 연속적인 콘크리트 타설이 되도록 계획을 수립하여야 한다. 3.5.2 포스트텐션 부재의 거푸집은 부재의 수축에 대한 저항을 최소로 하는(수축할 때는 저항하지 않는) 구조로 하여야 한다. 3.5.3 감독자가 거푸집, 철근, 마감, 쉬스판의 정착장치 및 강재의 배치, 내부 청소상태 등을 검사하고 승인하기 전에는 콘크리트 타설을 해서는 안된다. 3.5.4 콘크리트 타설 전 및 타설 중 감시인을 정하여 거푸집 및 동바리의 변형, 압축, 침하 등의 관측을 하도록 하여야 하며, 타설 전에 모든 쉬스판의 막힘 여부를 확인하여야 한다. 3.5.5 타설시 바이브레이터를 이용하여 철근과 철근사이, 쉬스판 둘레 거푸집 구석구석까지 만충되도록 다짐을 철저히 하며, 특히 양단부는 철근 조립이 복잡하여 공동이 발생할 소지가 있으므로 다짐에 유의하여야 한다. 3.5.6 무리한 다짐은 쉬스판의 손상 또는 철근의 위치변동의 소지가 있으므로 주의하여야 한다. 3.5.7 시공이음부의 기존타설면은 콘크리트 타설 시작 2시간전에 충분히 살수하여 습윤상태를 유지하여야 한다.	
3.7 양 생 3.7.1 시공자는 양생시설, 방법 등에 대한 시공계획서를 감독자에게 제출하여 확인을 받아야 한다. 3.7.2 콘크리트를 친 후 콘크리트가 초기경화를 시작한 때부터 2~3시간이 경과한 후 증기를 가하기 시작하며, 지연제를 사용했을 경우에는 4~6시간이 경과한 후 증기를 가해야 한다. 3.7.3 시멘트의 경화에 필요한 수분을 공급하기 위해 증기는 상대습도 100%를 유지하여야 하며, 증기가 콘크리트에 직접 닿지 않도록 하고, 주위의 온도상승은 최대 온도가 60℃~70℃ 될 때까지 매 시간마다 20℃를 넘지 않도록 하여야 하며, 최고온도의 유지시간은 거푸집의 탈형 및 프리스트레스 도입시기, 사용시기 등을 고려하여 결정하여야 한다. 3.7.4 증기양생을 종료하여 기온을 하강시킬 때에도 매 시간마다 20℃를 넘지 않도록 서서히 식혀야 하며, 외기온도보다 10℃ 높아질 때까지 계속 관리하여야 한다. 3.7.5 콘크리트를 친 후 7일이 경과하기 전에는 빙점하의 기온에 노출시켜서는 안되며 적절한 덮개나 습윤양생을 하여 급격한 외부온도와 습도의 변화로부터 보호하여야 한다. 3.7.6 만일, 시공자가 다른 특별한 방법으로 양생하고자 할 때에는 그 세부사항을 감독자에게 보고하여 승인을 받아야 한다.	3.6 양생 3.6.1 습윤양생 대신 증기양생을 사용할 수 있으며, 이 때 계약상대자는 양생시설, 방법 등 계획서를 감독자에게 제출하여 승인을 받아야 한다. 3.6.2 콘크리트를 친 후 2~3시간 경과 후에 증기를 가하기 시작하여야 하며 지연제를 사용했을 경우에는 4~6시간이 경과한 후 증기를 가하기 시작하여야 한다. 3.6.3 증기가 콘크리트에 직접 닿지 않도록 하여야 하며, 상대습도는 100%가 유지되어야 한다. 3.6.4 온도상승 및 하강은 시간당 20℃를 넘지 않도록 한다. 3.6.5 온도상승은 65℃ 될 때까지 하며 최고온도의 유지시간은 거푸집의 탈형 및 프리스트레스 도입시기, 사용시기 등을 고려하여 결정한다. 3.6.6 온도하강시는 외기온도보다 10℃ 높은 온도까지 하강되게 한다. 3.6.7 증기양생후에도 타설 완료 후 최소한 7일간 적절한 습윤양생을 하여야 한다. 3.6.8 콘크리트를 친 후 7일이 경과하기 전에는 빙점하의 기온에 노출시켜서는 안되며 적절한 덮개나 습윤양생을 하여 급격한 외부온도와 습도의 변화로부터 보호하여야 한다. 3.6.9 증기양생 후 PC 강선 및 PC 강연선을 좌우단부에서 두드려 보아 쉬스판에 모르타르가 스며들었는지 확인하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.8 PS 그라우트의 시공 3.8.1 일반 사항 (1) PS 그라우트는 프리스트레싱이 끝난후 가능한 빨리하여야 한다. (2) 쉬스관은 그라우트 주입전에 압축공기로 물을 흘려내어 깨끗이 씻어 내 충분히 적셔 놓아야 한다. (3) 쉬스관내 PS강재 사이의 공간을 그라우트로 채워 PS강재를 콘크리트에 부착시킨다. (4) 그라우트의 적절한 혼합비를 결정하기 위해서는 점성도시험, 팽창성 시험, 블리딩시험 및 압축강도시험을 하여야 한다. 3.8.2 시공장비 (1) 그라우트 장비는 눈금의 간격이 20kgf/cm² 이하로 표시되어 있는 압력게이지가 부착된 것을 사용하여야 한다. 또한, 쉬이즈관 내에 부분적으로 그라우팅된 것을 청소할 수 있도록 15kgf/cm² 이상의 펌핑압력을 낼 수 있는 청소용 장비를 갖추고 있어야 한다. (2) 모든 쉬스관은 깨끗하고 그라우팅 작업을 방해하거나 그라우트의 부착을 저해하는 유해 물질이 없어야 하며 모든 그라우트 혼합물은 그라우트 펌프에 넣기 전에 최대 1.2mm 눈금의 체로 걸러야 한다. (3) 그라우팅 주입 파이프에는 기계식 차단밸브장치가 있어야 하며 중간 의 구멍 및 배출 파이프에는 밸브, 켈, 또는 기타 펌핑압력을 지탱할 수 있는 장치가 있어야 한다. 밸브와 켈은 그라우트가 경화할 때까지는 제거해서는 안된다. (4) 강재는 콘크리트에 부착되어야 하며, PS강재에는 먼지, 뜯둑, 그리스 또는 기타 유해물질이 없어야 한다. (5) 믹서는 혼합조와 주입조가 분리되어 있어 연속작업이 가능하여야 하며, 일정한 물-시멘트비가 유지되도록 하여야 한다. (6) 주입이 끝날때까지 그라우트 모르터를 천천히 교반할 수 있는 교반기를 갖추어야 한다. 3.8.3 비비기 및 휘젓기 (1) 비비기의 순서는 먼저 물을 믹서에 투입하고 이어 시멘트와 혼화제를 투입한다. 그라우트는 비비기가 잘되고 균질의 그라우트를 생산할 수 있는 형태의 기계식 혼합장비로서 혼합하여야 한다. (2) 물의 양은 시멘트 1포대(40kg)당 18 ℓ를 넘지 않아야 한다. 또한 그라우트의 되비비기는 허용되지 않으며 펌프로 주입하기 전까지 계속 되섞어야 한다. (3) 그라우트는 주입이 끝날때까지 천천히 휘젓기를 하여야 한다.	3.7 PSC 그라우트 3.7.1 일반사항 (1) PSC 그라우트는 프리스트레싱이 끝난 후 가능한 빨리하여야 한다. (2) 쉬스관은 그라우트 주입전에 압축공기로 물을 흘려내어 깨끗이 씻어내 충분히 적셔 놓아야 한다. (3) 쉬스관내 PS강재 사이의 공간을 그라우트로 채워 PS강재를 콘크리트에 부착시킨다. (4) 그라우트의 적절한 혼합비를 결정하기 위해서는 점성도 시험, 팽창성시험, 블리딩시험 및 압축강도시험을 하여야 한다. 3.7.2 시공장비의 관리 (1) 모든 쉬스관은 깨끗하고 그라우팅 작업을 방해하거나 그라우트의 부착을 저해하는 유해 물질이 없어야 하며 모든 그라우트 혼합물은 그라우트 펌프에 넣기 전에 최대 1.2 mm 눈금의 체로 걸러야 한다. (2) 그라우팅 주입 파이프의 밸브와 캡은 그라우트가 경화할 때까지는 제거해서는 안된다. (3) 강재는 콘크리트에 부착되어야 한다. 3.7.3 비비기 및 휘젓기 (1) 비비기의 순서는 먼저 물을 믹서에 투입하고 이어 시멘트와 혼화제를 투입한다. 그라우트는 비비기가 잘 되고 균질의 그라우트를 생산할 수 있는 형태의 기계식 혼합장비로서 혼합하여야 한다. (2) 물의 양은 시멘트 1포대(40 kg)당 18 ℓ를 넘지 않아야 한다. 또한 그라우트의 되비비기는 허용되지 않으며 펌프로 주입하기 전까지 계속 되섞어야 한다. (3) 그라우트는 주입이 끝날 때까지 천천히 휘젓기를 하여야 한다.	

항 목	시공정밀도
유효높이	설계치수의 $\pm 3\%$ 또는 $\pm 30\text{ mm}$ 중에서 작은 값 다만, 최소덮개는 확보하는 것으로 한다. 바닥판의 경우 설계치수의 $\pm 10\text{ mm}$ 로 하고 소요덮개를 확보하여야 한다.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.8.4 주 입 (1) 콘크리트 치기가 완료된 즉시 쉬스관 내에 유분이 없는 압축공기로 쉬스관 내의 모르터를 굳기전에 제거해야 하며, 콘크리트를 친 후 대략 24시간이 경과한 후 쉬스관 내부를 물로 청소하고 유분이 없는 압축공기로 청소한다. (2) 박스거더의 내부 거푸집을 설치하기 전에 시공자는 감독자에게 모든 쉬스관이 막히지 않았음과 PS강재를 배치한 경우라도 강재는 자유롭고 부착되지 않았음을 확인하여야 하며, 강재에 요구되는 인장력이 가해진 후에는 PS강재를 싸고있는 쉬스관내에 PS강재가 부착되지 않았음을 확인하여야 한다. 또한 강재에 요구되는 인장력이 가해진 후 PS강재를 싸고 있는 쉬스관 내에 유분이 없는 압축공기를 불어 넣어 청소를 하고 쉬스관의 낮은 쪽으로부터 그라우트하여 완전히 채워야 한다. (3) 그라우트는 펌프로 쉬스관을 통해 채워 넣어 물, 슬래그 또는 공기가 출구로 나오지 않을 때까지 흘러 버린다. 배출되는 그라우트의 유출시간은 11초 이상으로 한다. 그 후 모든 구멍 및 열린 곳을 닫고 주입단에서의 그라우팅 압력이 최소한 7kgf/cm²가 되도록 높혀 최소 11초간 유지한다. (4) 그라우트의 팽창제로 알루미늄 분말의 양은 시멘트 중량의 0.005~0.015% 정도 사용할 수 있다. (5) 시멘트 1포당 알루미늄 분말 혼화제 사용량은 그라우트의 온도가 21℃일 때는 0.13kg, 4℃일 때는 0.2kg로 변화한다. 모든 성분을 첨가한 후 1배치를 3분간 혼합한다. 혼합이 완료된 배치는 45분내에 주입해야 한다.	3.7.4 주입 (1) 콘크리트 타설이 완료된 즉시 쉬스관 내에 유분이 없는 압축공기로 쉬스관 내의 모르타르를 굳기 전에 제거하여야 하며, 콘크리트를 친 후 대략 24시간이 경과한 후 쉬스관 내부를 물로 청소하고 유분이 없는 압축공기로 청소한다. (2) 박스거더의 내부 거푸집을 설치하기 전에 계약상대자는 감독자에게 모든 쉬스관이 막히지 않았음과 PS강재를 배치한 경우라도 강재는 자유롭고 부착되지 않았음을 확인하여야 하며, 강재에 요구되는 인장력이 가해진 후에는 PS강재를 싸고있는 쉬스관 내에 PS강재가 부착되지 않았음을 확인하여야 한다. 또한 강재에 요구되는 인장력이 가해진 후 PS강재를 싸고 있는 쉬스관 내에 유분이 없는 압축공기를 불어 넣어 청소를 하고 쉬스관의 낮은 쪽으로부터 그라우트하여 완전히 채워야 한다. (3) 그라우트는 펌프로 쉬스관을 통해 채워 넣어 물, 슬래그 또는 공기가 출구로 나오지 않을 때까지 흘러버린다. 배출되는 그라우트의 유출시간은 11초 이상으로 한다. 그 후 모든 구멍 및 열린 곳을 닫고 주입단에서의 그라우팅 압력이 최소한 0.7 MPa(7 kgf/cm²)가 되도록 높혀 최소 11초간 유지한다. (4) 시멘트 1포당 알루미늄 분말 혼화제 사용량은 그라우트의 온도가 21℃ 일 때는 0.13 kg, 4℃일 때는 0.2 kg로 변화한다. 모든 성분을 첨가한 후 1배치를 3분간 혼합한다. 혼합이 완료된 배치는 45분내에 주입하여야 한다. 3.8 시공허용오차 3.8.1 철근배치에 관한 시공정밀도는 다음 표 6-6-6의 범위내에 있어야 한다. 표 6-6-6 철근배치에 관한 시공정밀도	

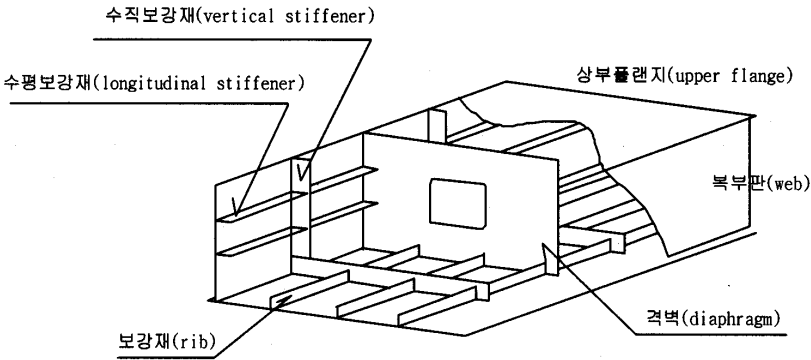
항 목		시공정밀도
PS강재의 중심과 부재연과의 거리	주요한 설계단면의 양측 $\ell/10$ 의 범위(ℓ :지간)	설계치수의 $\pm 5\%$ 또는 $\pm 5\text{ mm}$ 중에서 작은 값
PS강재의 중심과 부재연과의 거리	기타의 범위	설계치수의 $\pm 5\%$ 또는 $\pm 30\text{ mm}$ 중에서 작은 값. 다만, 최소값은 확보하는 것으로 한다.

항 목	시공정밀도
수직 및 수평부재의 길이	설계치수의 $\pm 1\%$ 또는 $\pm 30\text{ mm}$ 중에서 작은 값
기둥 및 보의 단면 치수	설계치수의 $\pm 2\%$ 또는 $\pm 20\text{ mm}$ 중에서 작은 값
바닥판의 두께	$+20 \sim -10\text{ mm}$

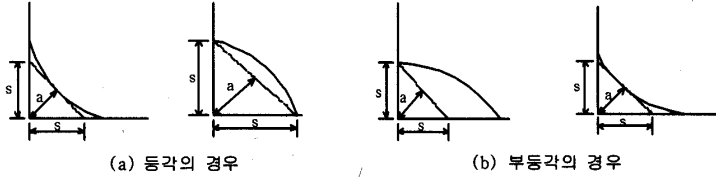
현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.9 취급과 운반 본 시방서 7-9절의 3.8에 따른다. 3.10 프리캐스트 부재의 설치 3.10.1 운반 및 가설시 빔이 전도되거나 불리한 응력을 받지 않도록 가설 계획서를 작성하여 감독자에게 제출하여 확인을 받아야 한다. 3.10.2 빔교의 하부 슈 위치는 빔 제작이 끝난 후 가설전에 빔의 슈간 거리를 측정하여 결정하여야 한다. 3.10.3 빔의 가설계획은 상부 슬래브 시공계획과 관련하여 작성하되 빔 거치후 가급적 장기간 방치되지 않도록 하여야 한다. 3.10.4 빔 거치후 또는 슬래브 타설시 전도되지 않도록 슈 주변 및 빔 측면을 견고히 지지하여야 한다. 3.10.5 상부 슬래브는 가로보의 철근을 용접이음으로 하고, 용접장은 8cm 이상으로 하며, 가로보 부재를 선시공 한 후에 시공하여야 한다.	3.8.2 프리텐션 부재에서의 PS강재 배치시 및 포스트텐션 부재 쉬스 및 정착장치 배치시의 시공정밀도는 다음 표 6-6-7의 범위 내에 있어야 한다. 표 6-6-7 PS 강재의 시공정밀도 ※ 주요한 설계단면이란 단면력이 크고 지간중앙부근, 지점상 부근 등의 위치의 단면을 말한다. 3.8.3 부재치수 부재치수의 시공 정밀도는 다음 표 6-6-8의 범위내에 있어야 한다. 표 6-6-8 부재 시공 정밀도 3.9 현장 품질관리 3.9.1 시험 (1) 콘크리트 압축강도 시험은 KS F 2405에 따른다. (2) 콘크리트 압축강도 시험빈도는 개개의 PSC구조물에 대하여 각 부재마다 또는 150m³마다 실시하여야 하며, 공시체는 3조(여기서, 1조는 2개의 공시체를 의미한다.)이상 제작하여야 한다. (3) 공시체는 구조물과 같은 조건하에 양생하여야 하며, 다음과 같은 시기에 압축강도 시험을 실시하여야 한다. ① 1조는 프리스트레스 응력 전이시 ② 1조는 28일째 되는 날 ③ 1조는 필요시 3.9.2 프리스트레스나 포스트텐션 등의 해체작업 시에는 매우 위험하므로, 설치된 스트랜드나 텐던의 정확한 위치를 표시하고 기록(준공)도면에 표기하여 해체 시에 확인할 수 있도록 한다.	- 교량가설공에서 별도 기술

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-16 강구조물공 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 강구조물과 합성구조의 강재부분 건설에 필요한 구조용 강재(구조용 보울트와 용접, 특수합금강철, 용접봉, 열간가공, 주철 및 이들의 부속재료를 포함)의 공급, 가공, 가설 및 도장에 적용한다. 1.2 참조규격 KS B 0801 금속 재료 인장 시험편 KS B 0802 금속 재료 인장 시험편 KS B 0803 금속 재료 굽힘시험편 KS B 0804 금속 재료 굽힘 시험 방법 KS B 0809 금속 재료 충격시험편 KS B 0810 금속 재료 충격 시험 방법 KS B 0811 비커스 경도 시험방법 KS B 0816 침투 탐상시험방법 및 지시 모양의 분류 KS B 0833 맞대기 용접이음의 연장 시험 방법 KS B 0845 강 용접부의 방사선 투과시험 방법 및 투과사진의 등급 분류 방법 KS B 0885 용접기술검정에 있어서 시험방법 및 판정기준 KS B 0896 강 용접부의 초음파 탐상시험방법 및 시험결과의 등급분류 방법 KS B 1010 마찰 접합용 고장력 6각 볼트·6각 너트·평와서의 세트 KS B 5209 강재 줄자 KS D 0210 강의 매크로 조직 시험 방법 KS D 0213 철강재료의 자분탐상시험 방법 및 결함 자분모양의 등급분류 KS D 3503 일반구조용 압연 강재 KS D 3504 철근 콘크리트용 봉강 KS D 3507 배관용 탄소강관	6-7 강구조물공 6-7-1 강교제작 및 가설 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 교량을 설치하는데 필요한 강구조물의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-2 공사관리 1.2.2 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.3 6-1 교량공사 일반 1.2.4 6-7-4 강교도장 1.2.5 6-9-3 교량받침 1.2.6 13-12 구조용 강재 1.3 참조규격 다음 규준은 이 절에 명시되어 있는 범위내에서 이 절의 일부를 구성하고 있는 것으로 본다. 1.3.1 한국산업규격(KS) KS A 0011 물체색의 색 이름 KS A 0062 색의 3속성에 의한 표시방법 KS A 3103 계량 규준형 1회 샘플링 검사 KS A 3109 계수 조정형 샘플링 검사 KS B 0052 용접기호 KS B 0101 나사용어 KS B 0106 용접용어 KS B 0161 표면 거칠기 정의 및 표시 KS B 0529 머리볼이 스테드 용접부의 굽힘 시험 방법 KS B 0801 금속재료 인장시험편 KS B 0802 금속재료 인장시험 방법 KS B 0804 금속재료 굽힘 시험 방법 KS B 0806 로크웰 경도시험 방법 KS B 0809 금속재료 충격 시험편 KS B 0810 금속재료 충격 시험방법 KS B 0811 비커스 경도 시험방법 KS B 0816 침투 탐상 시험방법 및 지시 모양의 분류 KS B 0845 강용접부 방사선 투과시험방법 및 투과사진의 등급분류방법 KS B 0850 점 용접부의 검사 방법	• 공사시방서 작성요령에 따라 본문에서 인용한 관련 시방절을 기술함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
KS D 3509 피아노선재 KS D 3515 용접구조용 압연 강재 KS D 3559 경강선재 KS D 3566 일반구조용 탄소강관 KS D 3710 탄소강 단강품 KS D 3752 기계구조용 탄소강재 KS D 4101 탄소주강품 KS D 4102 구조용 고장력 탄소강 및 저합금강 주강품 KS D 4106 용접구조용 주강품 KS D 4117 니켈-크롬 몰리브덴강 단강품 KS D 4301 회 주철품 KS D 4302 구상흑연주철품 KS D 7004 연강용 피복 아크 용접봉 KS D 7006 고장력 강용 피복 아크 용접봉 KS F 4602 강관말뚝 KS F 4605 강관시트파일 KS M 6518 가황 고무 물리 시험 방법 KS M 6617 방진고무용 고무재료	KS B 0867 겹치기 이음 용접 균열 시험 방법 KS B 0869 U 형 용접 균열 시험 방법 KS B 0870 Y 형 용접 균열 시험 방법 KS B 0872 C 형 지그 구속 맞대기 용접 균열 시험 방법 KS B 0893 용접열 영향부의 최고 경도 시험 방법 KS B 0885 용접 기술 검정에 있어서의 시험 방법 및 판정 기준 KS B 0905 조임용 부품 - 인수검사 KS B 1010 마찰 접합용 고장력 6각 볼트 6각 너트·평와서의 세트 KS B 1062 머리볼이 스테드 KS B 5209 강재줄자 KS B 5221 미터 보통 나사용 한계 게이지 KS D 0001 강재의 검사통칙 KS D 0028 단강품의 검사통칙 KS D 0213 철강재료의 자분 탐상시험 방법 및 결함자분 모양의 등급 분류 KS D 0401 주강품의 제조, 시험 및 검사통칙 KS D 3500 열간 압연 강판 및 강대의 모양, 치수, 무게 및 그 허용차 KS D 3501 열간 압연 강판 및 강대 KS D 3502 일반 압연 형강의 모양·치수 및 무게와 그 허용차 KS D 3503 일반 구조용 압연강재 KS D 3515 용접구조용 압연강재 KS D 3529 용접구조용 내후성 열간 압연강재 KS D 3566 일반구조용 탄소강관 KS D 3710 탄소강 단강품 KS D 3752 기계구조용 탄소강재 KS D 4101 탄소강 주강품 KS D 4102 구조용 고장력 탄소강 및 저합금강 주강품 KS D 4106 용접구조용 주강품 KS D 4301 회 주철품 KS D 7004 연강용 피복 아크 용접봉 KS D 7006 고장력 강용 피복 아크 용접봉 1.3.2 관련시방서 도로교 표준시방서 제2장 강교 1.3.3 관련법규 건설기술관리법 제24조	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	1.4 용어의 정의 1.4.1 전처리 강교에 사용될 철판은 강교제작 공장에 반입되자마자 녹발생 방지를 위하여 샷트 블라스팅(shot blasting) 후 무기질 징크 도장을 25 μm 이상 실시 하는 작업으로 무기질 징크는 용접작업시 용입에 문제가 없어야 한다.  그림 6-7-1-1 강박스거더교의 부재별 명칭 1.4.2 격벽(Diaphragm) 박스(box)의 지점부 또는 중간부에 뒤틀림이나 변형을 방지하기 위하여 설치한 칸막이 1.4.3 보강재(stiffener) 주부재 복부판(web)의 좌굴을 방지하기 위하여 복부판에 수평(longitudinal) 및 수직(vertical)으로 부착한 강재 1.4.4 가로보(cross beam) 박스거더(box girder)와 박스거더를 연결하기 위하여 횡방향으로 설치한 보(beam) 1.4.5 가조립 용접 등 제작이 완료된 부재를 설계도면대로 되어 있는지 가설전에 임시조립하여 확인하는 작업	• 공사시방서 작성요령에 따라 본문에서 사용한 용어의 의미에 대하여 기술함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	1.4.6 용접의 기호 용접의 기호 표시방법은 그림 6-7-1-2와 같이 하며, KS B 0052에 따라야 한다. 그림 6-7-1-2 용접의 기호 표시방법 1.4.7 용접부의 유효두께 응력을 전달하는 용접부의 유효두께는 그 용접의 이론상의 목두께로 하고 다음의 기준에 따른다. (1) 전단면 용입 그루브용접의 목두께 전단면 용입 그루브용접의 목두께는 그림 6-7-1-3과 같이 비이드 (bead)에 관계없이 규정에서 정한대로 모재의 두께로 하며, 두께가 서로 다른 경우에는 얇은 부재의 두께로 한다. 그림 6-7-1-3 전단면 용입 그루브용접의 목두께 (2) 부분 용입 그루브용접의 목두께 부분 용입 그루브용접의 목두께는 그림 6-7-1-4과 같이 용입깊이로 한다. 그림 6-7-1-4 부분 용입 그루브용접의 목두께	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(3) 필렛용접의 목두께 필렛용접의 목두께는 그림 6-7-1-5와 같이 이음의 루트(root)를 꼭 지점으로 하는 2등변 삼각형의 높이로 한다.  그림 6-7-1-5 필렛용접의 목두께 1.4.8 엔드탭 비드의 시발점과 종점에 붙인 보조판 1.4.9 현장용접 현장용접이란 가설공사에 따른 현장이음을 용접으로 시공	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 공정별 품목별 검사 및 시험계획서 (2) 용접관련 절차서 (3) 비파괴 검사 관련 절차서 (4) 제작도 (5) NCR 처리 절차서 (6) 용접부 검사 및 시험 요령서 (7) 자재의 보관 및 운송 절차서 (8) 부재의 운송 및 가설 계획서 (9) 도장 시공계획서 (10) 재료 품질 보증서 (11) 도장검사 성적서 (12) 유자격 용접사 명단 및 용접사 자격인증 기록서	1.5 제출물 1.5.1 계약상대자 및 강교제작자는 설계에 대한 검토를 한 후 감독자, 설계자와 협의하여 필요한 제반사항이 현장 시공상세도 작성시 반영될 수 있도록 하여야 한다. 1.5.2 계약상대자는 장비 및 인력의 현장동원 및 철수를 위한 계획서를 총칙편 2-2절의 해당사항에 따라 작성하여야 한다. 1.5.3 계약상대자는 공사착수전에 검사 및 시험계획서를 총칙편 4-1절의 해당사항에 따라 작성하여야 한다. 1.5.4 계약상대자는 강교제작 착수전에 강교의 제작, 조립, 설치 등에 관한 시공계획서를 작성하여야 한다. 시공계획서에는 다음사항이 포함되어야 한다. ① 공사에정공정표 ② 강재구입 및 조달 ③ 제작 및 제작관리 ④ 가조립 ⑤ 도장계획(공장도장 및 현장도장) ⑥ 수송계획 ⑦ 조립 및 가설계획 교량가설지점의 지형, 지세의 지리적 조건과 교량형식, 사용장비계획 및 환경조건을 고려하여 세밀히 작성하여야 한다. ⑧ 상부 슬래브공 ⑨ 품질관리계획(시험 및 검사계획) 1.5.5 시공상세도면 시공상세도면은 총칙편 2-4절 1.4의 해당사항에 다음을 추가하여 작성하여야 한다. (1) 강교제작도 ① 제작도에는 부재의 기호, 용접기법, 절단, 커버플레이트, 연결, 구멍, 볼트 및 연결재, 솟음, 제작 및 설치 허용오차, 마무리종류, 페인트 계열, 부재의 무게 및 주요 여유고 등 특기사항이 포함되어야 한다. ② 도면에는 용접의 치수, 길이 및 형식을 나타내야 하며, 개별용접공의 신원을 명시하여야 한다. (2) 가설 구조물도(구조계산서 포함)	• 제출물에 대한 시방내용을 도로교표준시방서, 도로공사표준시방서를 참조하여 보완함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(3) 부재의 조립순서도 부재의 크기와 중량, 조립순서 및 조립방법, 조립위치, 솟음, 제작 및 설치 허용오차, 정착재, 받침재의 위치 및 설치요령서 등이 포함되어야 한다. (4) 현장 용접시공도 KS B 0052의 표준용접기호를 사용하여 작성하여야 하며 현장용접의 위치, 용접규모, 용접방법 및 절차서, 품질검사방법 및 검사절차서를 포함하여야 한다. 공사기록 도면에는 용접공의 개별 신원을 명시하여야 한다. 1.5.6 강교 제작보고서 (1) 계약상대자는 제작완료후 제작 완료보고서를 제출하여야 한다. (2) 제작 완료보고서는 제작시험방법 및 검사절차서를 포함하여야 한다. 공사기록 도면에는 용접공의 개별 신원을 명기하여야 한다. 1.5.7 계약상대자는 강재 및 부속품, 구입품의 품질확인 및 검증을 위하여 KS D 0001, KS D 0028, KS D 0401, KS A 3101 등에 의하여 작성된 각 재료의 밀시트(mill sheet), 재료시험보고서 및 제품 검사성적서 등을 작성하여야 한다. 1.5.8 용접절차서 계약상대자는 용접시공에 앞서 용접방법과 용접절차서, 용접품질 검사방법 및 절차서를 제출하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 용접절차서 및 검정기록서 작성에 필요한 용접기호 및 용접용어는 KS B 0052 및 KS B 0106에 준한다. 1.5.9 용접공 및 용접기록 자료 (1) 용접공의 용접기록 자료 (2) 용접공의 신분증과 자격증 (3) 용접시험시공 기록 (4) 강교제작후 용접재료, 용접시공 및 용접검사에 관한 기록 (5) 현장용접이 허용된 경우 현장용접기기에 대한 명세서와 용접기록서 (6) 서브머지드 아크용접을 시행하는 경우 용접봉과 플럭스의 조합시험 보고서	

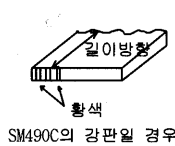
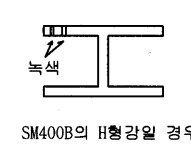
현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	1.5.10 제품자료 (1) 스티드 계약상대자는 스티드 제품의 품질확인서를 제출하여야 한다. (2) 볼트 및 연결재 계약상대자는 볼트 및 연결재의 제품검사기록, 시험성적서를 제출하여야 한다. 1.5.11 안전 및 환경시설 (1) 계약상대자는 교량가설에 필요한 중요 안전시설계획을 수립하고 이에 따른 보호시설도와 안전장비 등의 사양서를 제출하여 감독자의 승인을 받아야 한다. (2) 공사시 발생하는 소음, 진동 등 자연훼손에 대한 보호시설과 건설잔재 처리 등에 관한 환경보호 시설계획을 제출하여야 한다. 1.6 품질보증 1.6.1 강교제작자 계약상대자는 강교제작자를 선정하기 위해서는 감독자에게 검사와 승인을 받아야 한다. 검사와 승인대상은 다음 사항에 따르며 작업을 시작하기 최소한 10일전까지는 서면으로 제출하여야 한다. (1) 공장 면허소지 여부 건설산업기본법 시행령 제7조 별표1에 의한 철강재 설치공사업 면허공장 (2) 공장시설 ① 기계설비 배치도 ② 전처리 설비 ③ CNC 절단 ④ CNC 드릴 설비 ⑤ 성형가공 설비 ⑥ 도장 설비 ⑦ 공중별 flow system ⑧ 계측기 보유현황 ⑨ 운반설비 ⑩ 가조립장 ⑪ 제작 라인 자동화 설비 ⑫ 기타 감독자가 필요하다고 인정하는 시험 ⑬ 자동 용접설비	• 품질보증에 대한 시방내용을 도로교표준시방서, 도로공사표준시방서를 참조하여 보완함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(3) 품질관리조직 및 계획 (4) 품질관리자의 자격 및 자격증 소유 (5) 공장전체 조직원 및 조직 구성 1.6.2 용접기술자 계약상대자는 강교 용접부의 품질확보를 위하여 공장내에 용접기술자를 상주토록 하여 다음중 필요한 사항에 대한 관리 및 책임을 지도록 하여야 하여야 한다. (1) 용접공의 기량시험 및 기량관리 (2) 용접장비, 용접치구, 용접시공 공장의 유지관리 (3) 용접모재, 용접재료 관리 (4) 용접시공시험 및 용접절차서의 작성 (5) 용접부의 파괴, 비파괴검사 관리 (6) 용접부의 품질판정 및 보수용접의 관리 1.6.3 용접공 자격 (1) 피복아크 용접공은 KS B 0885에 정해진 시험종류 중 그 작업에 해당하는 시험(용접자세, 사용강재 두께, 받침쇠 사용유무를 확인한 시험)에 합격한 자로서, 최소한 중판이상의 용접모재에 합격한 자이어야 한다. (2) 피복아크 용접법을 제외한 모든 용접법에 대하여는 용접시공시험을 하여야 하며, 시험은 감독자의 승인을 받아야 한다. (3) 용접공은 6개월 이상 용접공사에 종사하고 공사전 2개월 이상 계속해서 그 공장에서 용접에 종사한 자라야 한다. (4) 강교제작 및 시공의 품질확보와 품질보증을 위하여 공사실명제를 실시하여야 한다. 제작 및 계약상대자는 해당공사의 시공계획서, 품질관리절차서 및 품질관리절차서에 따라 시공한 용접공의 신상명세(경력서, 사진 및 자격증명서 등)가 명시된 제작 및 시공 보고서를 제출하여야 한다. (5) 용접공은 각 자격에 따라 명찰을 달고 작업하여 적정한 작업이 이루어지는지 확인할 수 있어야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	1.6.4 용접절차서 및 절차검정 기록서 계약상대자는 용접시공에 필요한 모든 용접법에 대해서 용접절차서와 검정기록서를 작성하여야 하며 이를 5년간 보관하여야 한다. 1.6.5 용접검사원의 자격 계약상대자가 자체 품질검사의 일환으로 시행하는 용접검사는 최소 5년 이상 경력자로서 자격있는 용접검사원이 검사하여 결함유무를 확인하여야 하며, 특히 비파괴 시험 검사원은 비파괴 검정시험에 합격한 자이거나 감독자가 확인한 비파괴 교육과정을 이수한 자이어야 한다. 1.6.6 현장조립 또는 현장용접 현장조립 또는 현장용접시는 공장용접과 상응한 보호시설을 하여야 하며 용접공 및 용접기술자의 자격과 절차서는 공장용접에 따른다. 1.6.7 강재의 용접성 시험 충격을 요하는 구조용 강재와 부식 저항성이 있는 구조용 강재에 대해서는 강재의 용접성과 강재를 용접하는 절차를 정하여 시행한다. 또한 사용강재의 용접성 시험은 KS B 0850, KS B 0867, KS B 0869, KS B 0870, KS B 0872, KS B 0893의 해당시험 규격에 준하여 시행한다. 1.6.8 용접시공시험 도로교 표준시방서 제2장 2-4 1.5.7 용접시공계획에 따른다. 1.6.9 강교제작 및 시공의 품질확보와 품질보증을 위하여 공사실명제를 실시하여야 한다. 제작 및 계약자는 해당공사의 시공계획서, 품질관리절차서 및 품질관리절차서에 따라 시공한 용접공의 신상명세(경력서, 사진 및 자격증명서 등)가 명시된 제작 및 시공 보고서를 제출하여야 한다. 1.6.10 가공시 주요부재 및 2차 부재의 구분은 제작전에 계획서를 제출하여 감독자의 승인을 받아 시행하여야 한다. 1.6.11 모든 치수 10℃ 를 기준으로 한 것이므로 신축이음 등을 설치할 때는 온도변화에 따른 조정을 하여야 한다. 1.7 운반, 저장 및 취급 1.7.1 운반 (1) 부재 운반전 적재요령 및 운반계획서를 감독자에게 제출하여 승인을 받아야 한다. (2) 운반전 부재순서별로 조립기호를 기입한다. 조립기호는 페인트를 사용하여야 한다. (3) 1개의 중량이 49 kN(5 tonf)이상인 부재에는 그 중량 및 중심위치를 페인트로 보기 쉬운 곳에 기입하여야 한다. (4) 운반중 손상의 우려가 있는 것은 목재 또는 앵글 등으로 견고하게 포장하여 부재가 파손하지 않도록 유의하여야 한다.	• 운반, 저장 및 취급에 대한 시방내용을 도로교표준시방서, 도로공사표준시방서를 참조하여 보완함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(5) 운반된 부재가 결함이 있는 경우 결함부위를 수정하여야 하며, 수정 작업시 그 재질이 손상되지 않도록 교정작업을 실시하고 600℃를 초과해서는 안된다. (6) 부재는 현장조립할 순서를 고려하여 현장에 적치하여야 한다. (7) 부재는 직접 지면에 닿지 않도록 받침대를 고이고 적치하여야 한다. (8) 고장력볼트는 너트를 조립하여 방습포대에 싸서 나무상자나 마분지 상자에 넣어 포장하여야 한다. 별도의 방식 처리가 안된 제품은 방청유를 도포하고 사용시는 방청유를 제거하여야 한다. (9) 고장력볼트를 포장한 상자에는 표면에 다음의 항목에 따라 내용물을 명확하게 표시하고 그 목록을 작성하여야 한다. ① 볼트 표준명칭 ② 기계적 특성에 의한 형태 ③ 사용처 명기 ④ 볼트의 호칭 지름 및 길이 ⑤ 수량 ⑥ 기타 지시사항 (10) 볼트, 너트, 와셔, 핀 등은 길이와 직경, 크기별로 분리해 포장하여야 하며, 필요시에는 용도별로 구분하여 보관하여야 한다. 1.7.2 보관 (1) 강재운반, 저장 및 취급시는 강재의 휨, 굽힘 및 과재응력은 피하여야 한다. 휘거나 손상을 입을 수 있는 내민 부분은 보호하여야 한다. (2) 강판은 보관중 녹슬지 않도록 덮개 등으로 조치하여 보관하여야 한다. (3) 보관중 비틀림이 생기지 않도록 지지대의 간격을 좁게 하고, 레벨의 편차가 없도록 한다. (4) 강재는 재질 구분을 위하여 다음 표 6-7-1-1에 따라 절단면에 도색을 한다.	

강 종		식별색의 조합		색칠방법
		색의 종류	기 준 색	
SS 400		백색	N9.5	1선
SS 490		청색	2.5 PB 5/6	1선
SM 400	A	녹색	5G 5.5/6	1선
	B			2선
	C			3선
SM 490	A	황색	2.5Y 8/12	1선
	B			2선
	C			3선
SM 490Y	A	등 황색	2.5YR 6/13	1선
	B			2선
SM 520Y	B	분 홍색	2.5R 6.5/8	1선
	C			2선
SM 570	Q	적색	5R 4/13	1선
	N			2선
	T			3선
SMA 400 (1종)	A	은색-녹색	은색은 지정하지 않고 녹색은 5G5.5/6	1선
	B			2선
	C			3선
SMA 490 (2종)	A	은색-황색	은색은 지정하지 않고 황색은 2.5Y 8/12	1선
	B			2선
	C			3선
SMA 570 (3종)	P	은색-적색	은색은 지정하지 않고 적색은 5R 4/13	1선
	W			2선
한냉지용 구조용 강재		갈색	기준색 없음	재질을 식별하는 색선에 갈색1선 추가

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	표 6-7-1-1 색칠에 의한 강재 식별의 구분 <비고> ① 식별색의 종류는 KS A 0011에 의하고 기준의 색은 KS A 0062에 따른 것이다. ② 색칠방법은 원칙적으로 구조용강재의 한쪽단면에 적당한 직선으로 식별색을 칠한다. 식별색의 한선의 폭은 10 mm 이상으로 한다.   그림 6-7-1-6 구조용 강재의 색칠방법	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(5) 볼트 보관 ① 볼트세트는 공장출하시의 상태가 현장시공시까지 유지될 수 있도록 포장 및 보관에 주의하여야 한다. 관련규정은 KS B 0905에 준한다. ② 녹발생, 나사부의 파손에 주의하여야 한다. ③ 습기없는 창고에 보관하여야 한다. ④ 1일 작업이 종료했을 때 남은 볼트는 신속히 포장하여, 미사용 볼트를 현장에 방치해서는 안된다. ⑤ 제작후 6개월 이상된 볼트는 현장 예비시험을 기준으로 하여 토크 계수치의 측정을 하여야 한다. (6) 부재의 보관 ① 현장에서 부재를 임시로 둘 때에는 부재가 지면에 접하지 않도록 하여야 한다. ② 보관중에는 보관대에서의 진도, 타부재와의 접촉 등에 따른 손상위험이 없도록 충분한 방호를 하여야 한다. ③ 장기간 보관할 경우에는 부식 방지를 위한 대책을 강구하여야 한다. 1.8 환경요구사항 1.8.1 계약상대자는 다음과 같은 환경일 때에는 현장용접을 시행해서는 안된다. 다만, 방풍, 방우설비 및 예열 등이 공장용접 조건을 갖춘 경우는 예외로 한다. (1) 작업중 비가 오거나 비가 올 우려가 있을 때 (2) 비가 그친 직후 (3) 강풍시(피복아크용접일 때에는 아크에 직접 풍속 5 m/s 이상의 바람이 불 때와 플럭스코드 아크용접의 경우 2 m/s 이상의 바람이 불 때) (4) 기온이 5℃ 이하인 경우	• 환경요구사항에 대한 시방내용을 도로교표준시방서, 도로공사표준시방서를 참조하여 보완함.

구 분	종 류	토크계수값	등 급		
			볼트	너트	와셔
마찰이음용 고장력볼트	1종	A	F8T	F10	F35
		B			
	2종	A	F10T		
		B			
토크-전단볼트		S10T			
지압이음용 고장력볼트	1종	A	B8T	F10	F35
		B			
	2종	A	B10T		
		B			
일반볼트	6각볼트(C)		-	5	-

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
2. 재 료 강구조물 공사에 쓰이는 재료는 표 7-14의 규격과 본시방서 14-10절~14-14절, 14-13-1절에 적합하여야 한다.	2. 재 료 2.1 강재 및 볼트 2.1.1 강재는 13-12절의 해당 규정을 따른다. 2.1.2 강판은 KS D 3503, KS D 3515, KS D 3529, KS D 3542 또는 동등 이상의 제품이어야 한다. 2.1.3 강관 및 형강은 KS D 3566, KS D 3568, KS D 3530, KS D 3558, 또는 동등 이상의 제품이어야 한다. 2.1.4 볼트 및 핀은 다음 각각의 사항과 동등 이상의 제품이어야 한다. (1) 6각볼트 너트 : KS B 1002, KS B 1012 (2) 마찰 이음용 고장력 6각볼트 6각너트 평와서의 세트 : KS B 1010 (3) 토크-전단형 고장력 볼트 : 구조용 토크-전단형 고장력 볼트 6각너트 평와서의 세트 (4) 전기아연도금 및 다크로 도금 고장력 볼트 ① 볼트재료 세트 : KS D 1010의 제1종(F8T)A ② 전기아연도금 및 다크로 도금방법 및 도금부착량은 제조업자의 제품자료 (5) 핀 : KS B 1320, KS B 1321, KS B 1322 (6) 접시머리볼트 : KS B 1017 (7) 사용볼트의 종류 및 규격은 다음 표 6-7-1-2에 따른다. 표 6-7-1-2 사용볼트의 종류 및 규격 주 : 1) 토크계수값의 A는 윤활유 처리 2) 토크계수값의 B는 방청유 도포	• 강재 및 볼트에 대한 시방내용을 도로교표준시방서, 도로공사표준시방서를 참조하여 보완함.

피복아크 용접봉의 종류	적용강종 및 판두께(mm)
연강용 피복아크 용접봉	SS 400, SM 400 (t<25) SS 400, SM 400 (25≤t<33 : 예열을 할 때)
저수소계 피복아크 용접봉	SS 400, SM400(25≤t<33 : 예열을 하지 않을 때) SM490, SM520, SM570, SMA400, SMA490, SMA570

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.1.5 도료(paint)는 6-7-4절에 따른다. 2.2 부속재료 2.2.1 용접재료 (1) 피복아크용접(SMAW)봉은 KS D 7004, KS D 7006, KS D 7023, KS D 7101 또는 동등 이상의 제품이어야 한다. (2) 서브머지드아크용접(SAW)에 사용되는 재료는 KS D 7102, KS D 7103 또는 동등 이상의 제품이어야 한다. (3) 가스메탈 가스용접(GMAW) 및 플럭스 코어드 아크용접(FCAW)에 사용되는 재료는 KS D 7005, KS D 7109, KS D 7025, KS D 7104, KS D 7106 또는 동등 이상의 제품이어야 한다. (4) 일렉트로 슬래그 용접(ESW) 및 일렉트로 가스용접(EGW)에 사용되는 재료는 KS D 7105 또는 동등 이상의 제품이어야 한다. (5) 용접봉은 제조년월일, 공급시기 등이 가급적 동일한 제품이어야 한다. (6) 가스메탈 아크용접 및 플럭스코어드 아크용접에 사용되는 차폐가스나 차폐가스 혼합물은 이슬점이 -40℃ 이하인 용접등급을 가져야 하며, 계약자는 이슬점 조건을 만족한다는 가스제조업자의 인증서를 제출하여야 한다. 2.2.2 용접봉 사용구분 (1) 강재의 종류 및 강도와 용접방법에 따른 용접봉의 사용구분 및 규격과 재질은 감독자의 승인을 받는 용접절차서에 준하며 사용용접봉의 재질은 모재의 화학적 성분과 기계적 성질과 동등하거나 그 이상의 재료를 사용하여야 한다. (2) 사용 용접봉은 용접시공시험에 합격한 제품을 사용하여야 한다. 다만 피복아크용접봉은 다음 표 6-7-1-3에 따른다. 표 6-7-1-3 피복아크 용접봉 사용구분	• 부속재료에 대한 시방내용을 도로교표준시방서, 도로공사표준시방서를 참조하여 보완함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.2.3 스티드형 전단연결재 (1) 스티드 규격 ① 스티드(머리붙임 스티드)는 KS B 1062 또는 동등 이상의 제품이어야 한다. ② 머리형 스티드 : 감독자의 승인을 득한 제품 ③ 교량전용 스티드형 전단연결재는 인장강도 400MPa 이상인 B형을 사용하는 것을 원칙으로 한다. (2) 스티드의 기계적인 성질은 도로교표준시방서 제2장 2.3.3 스티드 기계적 성질에 따른다. 2.3 장비 2.3.1 볼트체결장비 볼트체결장비는 사용하기 전에 감독자의 승인을 받아야 한다. 2.3.2 토오크렌치 (1) 토오크렌치의 검정은 반입시 1회, 반입 후에는 1개월 마다 점검하여야 한다. (2) 감독자가 검정장치의 정확성에 대하여 의문을 갖는 경우에는 제작자에게 반환해서 정확성을 확인받도록 요구할 수 있다. 2.3.3 강재줄자 공장 내에서 사용하는 기준테이프는 KS B 5209에 규정된 핸드테이프 1급(50m) 이상으로 하며 강재 감는자(기준자)는 24개월 이내에 교정검사를 필한 것을 사용하여야 한다. 2.4 자재 허용오차 2.4.1 강관두께의 허용오차는 KS D 3500의 표-4에 있는 두께 허용차를 적용하고 또한 비고(1)에 의하여 (-)측의 허용차는 공칭두께의 5%에 해당하는 값과 KS D 3500의 표-4의 값 중에서 절대값이 작은 것을 적용한다. 2.4.2 강관은 표면에 KS B 0161에 규정한 100S(0.1 mm)를 초과하는 깊이의 흠이 없는 것을 사용하여야 한다.	• 장비에 대한 시방내용을 도로교표준시방서, 도로공사표준시방서를 참조하여 보완함. • 자재의 허용오차에 대한 시방내용을 도로교표준시방서, 도로공사표준시방서를 참조하여 보완함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.5 자재 품질관리 2.5.1 시험 (1) 스티드의 추가인장시험을 실시할 경우 KS B 0801의 표준시편 4호를 기준으로 KS B 0802에 의하여 실시하여야 한다. (2) 볼트, 너트, 와셔 등의 등급에 따른 기계적 성질에 대한 시험은 다음에 따라 실시하여야 한다. ① 모양, 치수에 대해서는 KS B 1010의 부표 1-3에 준한다. ② 외관은 KS B 1010의 8항 겉모양에 준한다. ③ 나사정밀도는 KS B 5221의 규정에 맞는 6H/6g용 한계 게이지로 검사하는 것을 원칙으로 하며 2급 나사용 한계 게이지로 대신할 수 있다. ④ 표준 추출검사 방식에서 외관, 모양, 치수 및 나사정밀도는 KS A 3109, 기계성질은 KS A 3103에 의해 확인 검사한다. (3) 고장력볼트의 토오크 계수값 시험은 각 로트의 고장력 볼트 세트에 대해 5개 이상 실시하고 토오크 값의 평균과 편차를 조사하여 제작자 검사결과와 비교하되 토오크값이 5% 이상 다를 경우는 재검사를 받아야 한다. (4) 볼트조임 기구는 반입시 1회, 사용중에는 1개월에 1회 이상 검정을 받아야 한다. 다만, T/S 전용 조임기구는 예외로 할 수 있다. (5) 축력계는 반입시 1회, 사용중에는 최소 3개월에 1회 이상 검정을 실시하여야 하며 정밀도는 ±3%의 오차범위가 되도록 하여야 한다. (6) 볼트 연결면의 미끄럼 상태는 규정값 이상의 마찰계수를 가져야 되며 볼트연결면에 도장되는 도장재는 미끄럼 내력시험에 인정된 것을 사용한다. (7) 감독자가 사용재료에 대한 시험 요구시 언제든지 시행하여야 한다. 2.5.2 자동수치제어 검사 CNC 자동수치 제어기기를 사용하는 경우 첫제품에 대한 준법 확인 검사를 감독입회하에 실행한다. 단, cross beam 등의 세세한 부분은 현도장을 이용하여 가조립에 문제가 없도록 한다. 2.5.3 제작온도 철골제작시 제작온도 기준에 대하여 별도 명기한 것이 없으면 제작기준 온도를 10℃로 하여 구조물의 팽창이음에 대하여 제작에 반영하여야 한다. 2.5.4 절단면 검사 및 결함보수 절단면의 검사 및 결함보수는 도로교표준시방서 제2장 2-3 공장제작 3.3.8 절단면 검사 및 결함보수 해당사항에 따른다.	• 자재품질관리에 대한 시방내용을 도로교표준시방서, 도로공사표준시방서를 참조하여 보완함.

용 집 봉		시 간
저수소계 피복류로 490MPa급 이하의 강재용	D50X6, D53X6	최대 4
저수소계 피복류로 490MPa급 이하의 강재용 또는 저수소계 피복류로 저합금강으로 분류된 용접봉	D(A)50X6, D(A)50X6	최대 4
	D(A)58X6	최대 2
	D62XX	최대 1

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.5.5 용접봉의 관리 (1) 연강용 피복아크용접봉은 사용전 230~260℃에서 최소한 2시간 이상 건조시켜야 하며 고장력강용 피복아크용접봉은(저합금강용 포함) 사용전 370~430℃ 온도에서 최소한 1시간 이상 건조시켜야 한다. (2) 용접봉함이 손상되었거나 밀봉 포장함을 개봉한 직후 또는 용접봉을 건조로에서 반출한 직후 용접봉은 최소한 120℃가 유지될 수 있는 저장로에 보관하여야 한다. (3) 밀봉 포장함을 개봉한 후나 또는 건조로나 저장로에서 꺼낸 후, 대기에 노출된 용접봉은 다음에 준하여 사용하여야 한다. ① 저수소계 용접봉의 대기 노출 허용한도는 표 6-7-1-4에 준하여야 한다. 표 6-7-1-4저수소계 용접봉의 대기 노출 허용한도 ② 연강용 피복아크 용접봉은 표 6-7-1-4의 한도시간내에 사용하고자 할 때는 최소 120℃의 온도를 유지할 수 있는 저장로에서 최소한 4시간 이상 건조시킨 후 사용하여야 한다. ③ 고장력강용 피복아크 용접봉은 370~430℃의 온도에서 최소한 1시간 이상 건조시킨 후 사용하여야 한다. (4) 용접봉은 건조로에 보관하며 1일 필요한 양만을 건조로에서 꺼내 사용하며 젖은 용접봉은 반드시 건조로에서 건조 후 사용한다. 2.5.6 플렉스의 관리 (1) 서브머지드 아크용접에 사용되는 플렉스는 건조상태를 유지하여야 하며, 먼지, 흑피(mill scale) 또는 기타 이물질 등의 오염물질이 없어야 한다. (2) 손상된 포장상태의 플렉스는 폐기시키거나 사용전 최소온도는 260℃에서 1시간동안 건조시켜야 한다. 다만, 일렉트로 슬래그 용접용 플렉스도 역시 사용전 최소온도 260℃에서 최소 1시간 이상 건조시켜야 한다. (3) 용접장비, 호퍼, 탱크 등의 모든 플렉스는 용접작업이 48시간 이상 중단될 때는 언제든지 새로운 플렉스로 대체시켜야 한다. 플렉스는 항상 습기 및 오염물질로부터 보호되어야 하며, 젖은 플렉스를 사용해서는 안된다. (4) 용접시 용융된 플렉스의 재사용은 금지한다.	

구 분	규 격		강 재 기 호
구조용 강 재	KS D 3503	일반구조용 압연강재	SS 400, SS 490, SS540
	KS D 3515	용접구조용 압연강재	SM 400A, SM 400B, SM 400C, SM 490A, SM 490B, SM 490C, SM 490YA, SM 490YB, SM 520B, SM520C, SM570
	KS D 3529	용접구조용 내후성열간 압연강재	SMA41A, SMA41B, SMA 41C SMA50A, SMA50B, SMA50C, SMA58
강 관	KS D 3566	일반 구조용 탄소강관	SPS 400, SPS 500
	KS F 4602	강관말뚝	SPS 400, SPS 500
	KS F 4605	강관시트파일	SKY 400, SKY 500
접합용 강 재	KS B 1010	마찰접합용 고장력 6각볼트, 6각너트, 평와서의 세트	F8T, F10T
	JIS	T/S볼트	
용 접 재 료	KS D 7004	연강용 피복 아크 용접봉	
	KS D 7006	고장력강용 피아크 용접봉	
	AWS, JIS	고장력강용 탄소가스 아크 용접재료	
주 단 조 품	KS D 3710	탄소강 단강품	SF 490A, SF 540A
	KS D 4101	탄소주강품	SC 460
	KS D 4106	용접구조용 주강품	SCW 410, SCW 480
	KS D 4102	구조용 고장력 탄소강 및 저 합금강 주강품	MnSC 1A, MnSC 2A
	KS D 3752	기계 구조용 탄소강재	SM 35C, SM 45C
	KS D 4301	회주철품	GC 250
	KS D 4302	구상 흑연주철품	GCD 400
선재, 선재1 차제품	KS D 3509	피아노 선재	PWR
	KS D 3559	경강 선재	HSWR
	KS D 7002	PC 강선 및 PC 강연선	원형선SWPC1, 이형선SWPD1, 2연 선SWPC2, 이형3연선SW PD3, 7연 선SWPC7, 19연선SW, PC19
봉 강	KS D 3504	철근콘크리트용 봉강	SD 30, SD 35, SD 40
	KS D 3505	PC 강봉	A종 1호 SBPR 785/930 A종 2호 SBPR 785/1030 B종 1호 SBPR 930/1080 B종 2호 SBPR 930/1180

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3. 시 공 3.1 일반 사항 3.1.1 시공자는 설계도서에 대한 검토를 한 후 필요한 제반사항이 제작도서 작성시 반영될 수 있도록 하여야 한다. 3.1.2 제작도서에는 전문기술자의 날인이 있어야 하며, 강교제작시에는 감독자의 서면승인이 있기전에는 강교 제작을 할 수 없다. 표 7-14 표준강재	3. 시 공	- 참조규격과 내용이 중복되어 삭제함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.2 제작도서(Shop drawing) 3.2.1 제작도서는 선형 및 솟음 등을 고려하여 작성하여야 한다. 3.2.2 제작도서상에는 용접이음부의 상세부(Joint detail), 루트면(Root face), 루트간격(Root gap), 비파괴시험(NDT) 등의 요구사항을 상세히 기입하여 현장작업시 작업원이 충분히 인지하도록 하여야 한다. 3.2.3 강재의 재질은 감독자가 밀쉬이트(Mill sheet)와 대조하여 합격여부를 확인하여야 한다. 3.2.4 감독자가 승인하였다 하더라도 제작중 수정되는 사항에 대하여는 시공자 부담으로 보완 조치하여야 한다. 3.3 마킹 3.3.1 기준테이프 (1) KS B 5209에 규정된 Hand tape 1급의 50m 1본을 공장내에 상시 비치하고, 이를 공장 기준테이프로 표시하여 관리하여야 한다. (2) 공장내에서 테이프의 품질관리는 테이프 취급요령을 작성하여 이에 따라야 하며 테이프의 정밀도가 유지되도록 하여야 한다. 3.3.2 마킹작업 (1) 마킹작업을 할때에는 마킹 치수의 정밀도가 절단후 다음의 부재치수 오차가 되도록 관리방법을 정하여야 한다. ① 치수 허용차 : 0.5mm 이내 ② 대각선 허용차 : $L \times \frac{1}{1,000}$ 이내, 3mm 이내 (2) 강재의 마킹작업은 CAD에 의한 마킹작업을 하여야 한다. 다만, 구조가 간단하거나 설계도서의 상세치수가 분명하여 문제점이 없을 경우에는 마킹작업을 하지 않아도 된다. (3) 주요 부재의 마킹시에는 휨가공을 하는 곳이나 완성 후 노출되는 부위에 대하여 흠을 내서는 안된다. 3.4 절단 및 절삭 3.4.1 외부에 노출되는 부분은 말끔히 마무리 하여야 하며 절단과 모서리의 정리는 신중하고 정확하게 시행하여야 한다. 3.4.2 직선부재의 경우 절단은 레일에 의한 자동가스절단으로 하며, 기타 부재의 절단은 NC(Numerical Control) 컷팅기 또는 Shape 컷팅기를 이용하여 절단하여야 한다. 절단법은 모재의 기계적 성질에 영향이 적고, 절단면의 정밀도가 좋으며, 또한 절단능률이 좋은 방법을 선정하여야 한다. 3.4.3 인력에 의한 산소절단은 감독자가 확인한 부위에만 시행하여야 한다.	3.1 현도작업 3.1.1현도작업은 제작도면을 기준으로 제작전에 작성하되 제작물의 기본 형상과 제작상의 지장유무를 확인하여야 한다. 3.1.2 현도작업은 제작도를 기준으로 금긋기용 템플레이트와 타이플레이트를 작성하되 템플레이트와 타이플레이트의 작성은 필요시 감독자의 입회검사를 받아야 한다. 다만, 자동가공기(CNC)를 사용할 경우는 템플레이트 및 타이플레이트를 작성하지 않아도 된다. 3.2 금긋기 작업 3.2.1 기준테이프 (1) 공장내에 테이프 품질관리는 테이프 취급요령을 작성하여 이에 따라 테이프의 정밀도가 유지되도록 하여야 한다. (2) 공장내에 사용하는 모든 테이프는 모두 공장기준 테이프와 테이프 맞추기를 실시하고, 각각 보정 치에 대한 관리대장을 작성하여 관리한다. (3) 설치수도 작업을 시작하기 전에 감독자가 소유하는 기준 테이프와 테이프 맞추기를 실시하여 오차를 확인하고, 그 오차가 강교 등에 지장을 주지 않도록 공장기준 테이프와의 상호관계를 명확히 하여 사용하여야 한다. 3.2.2 금긋기 작업 (1) 철판위에 주요부재를 금긋기할 때는 주된 응력의 방향과 압연방향을 일치시켜야 한다. (2) 금긋기를 할 때는 구조물이 완성된 후에도 구조물의 부재로서 남은 곳에는 원칙적으로 강판에 상처를 내어서는 안된다. (3) 금긋기 작업을 할 때는 절단 후 부재치수 오차가 1 mm이내가 되기 위한 금긋기 치수 정밀도를 확보하도록 관리방법을 검토후 정한다. - 치수허용차 : 0.5 mm 이내 - 대각선 허용차 : $L \times \frac{1}{1000}$ 이내, 3 mm이내 3.3 절단 및 개선작업 3.3.1 주된 부재의 판끊기는 주된 응력의 방향과 압연방향을 일치시켜 절단함을 원칙으로 하며 절단작업 착수전 재단도를 만들어야 한다. 3.3.2 주요부재의 절단은 자동가스절단으로 하며, 가스절단 및 가스가공한 강판의 허용오차는 KS B 0428에 따라야 한다. 3.3.3 채움재, 타이플레이트, 형강 및 판두께 10 mm 이하의 연결판, 보강재 등은 전단에 의해 절단할 수 있다. 전단가공의 허용오차는 KS B 0416에 따른다.	• 시공에 대한 시방내용을 도로교표준시방서, 도로공사표준시방서를 참조하여 보완함.

부 재 의 종 류	주 요 부 재	2 차 부 재
표면 거칠기	50S 이하	100S 이하
노치깊이	노치가 없어야 한다.	1mm 이하
슬래그	슬래그 덩어리가 점점이 부착되어 있더라도 흔적을 남기지 않고 브러쉬로 쉽게 제거되는 것이어야 한다.	
상연의 상태	약간은 둥근모양을 하고 있지만 매끄러운 상태의 것이어야 한다.	

부 재 의 종 류	주 요 부 재	2 차 부 재
표면 거칠기 ¹⁾	50S 이하	100S 이하
노치깊이 ²⁾	노치가 없어야 한다.	1 mm 이하
슬래그	슬래그 덩어리가 점점이 부착되어 있더라도 흔적을 남기지 않고 브러쉬로 쉽게 제거되는 것이어야 한다.	
상연의 상태	약간은 둥근모양을 하고 있지만 매끄러운 상태의 것이어야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.4.4 주요부재의 판 절단은 주응력 방향과 판의 절단방향을 압연방향과 일치시켜야 하며, 절단작업 착수전에 재단도(Nesting plan)를 작성하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.4.5 모서리 갈기는 절단직후 작업을 하여야 한다. 모서리 갈기의 둥근 형상은 부재 조립후 도장면이 되므로 외부의 자유단인 절단면의 각은 2mm 이상의 둥글기로 하고 기타의 자유단은 반경 0.5mm 이상의 둥근면으로 갈기를 하여야 한다. (갈기가 되지 않으면 도장이 부착되지 않아 도장 취약부위가 됨) 3.4.6 절단재에 녹, 기름, 도료 등 이물질이 부착되어 있는 경우에는 제거 후 절단하여야 한다. 3.4.7 강재에 대한 가스절단면의 품질기준은 표 7-15에 따른다. 표 7-15 가스절단면의 품질기준 (주 : 1S = 1/1,000mm의 요철) 3.4.8 마무리된 부재는 설계도서에 표시된 선형에 맞아야 하며, 비탈면이나 구부림이 없어야 하고, 모든 결속부에는 틈이 없어야 한다. (1) 모서리 갈기 두께가 16mm 이상인 철판의 절단면은 6.4mm 깊이까지 갈아야 한다. (2) 지지면의 마무리 다른 부재 또는 콘크리트와 접촉하는 강판의 표면요철은 감독자가 지시한 값 또는 설계도서에서 규정한 값과 일치하여야 한다. (3) 맞이음 압축부재의 이음은 이어지는 면을 다듬어 수평지지가 되도록 하여야 하며, 이어지는 면을 다듬지 않을 경우에는 그 벌어진틈이 6.4mm를 초과해서는 안된다.	3.3.4 절단재에 녹, 기름, 도료가 부착되어 있는 경우는 제거후 절단한다. 3.3.5 개선각도 및 루트는 용접시 용입이 충분히 이루어질 수 있도록 정밀하게 개선하여야 하며 개선가공은 자동가스절단기 또는 기계절단기로 하는 것을 원칙으로 한다. 3.3.6 강재 가스절단면의 품질기준은 표 6-7-1-5에 따른다. 표 6-7-1-5 가스절단면의 품질기준 주 : 1) 표면거칠기란 KS B 0161에 규정하는 표면의 조도를 나타내며 50S라 함은 표면거칠기 50/1,000 mm의 요철을 나타낸다. 2) 노치깊이는 노치 마루에서 골 밑까지의 깊이를 나타낸다. 3.3.7 부재의 모서리 가공 (1) 주요부재의 모서리는 1 mm의 모따기 또는 반지름을 가지도록 모서리를 그라인드 가공처리하여야 한다. (2) 2차부재의 경우도 도장작업을 위해 약 1 mm 이상의 모따기 내지 반지름을 가지도록 모서리부를 그라인드 가공처리하여야 한다.	

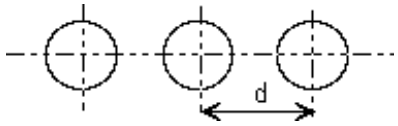
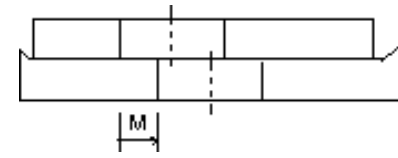
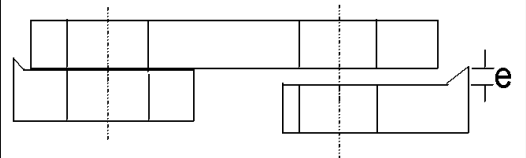
볼트의 명칭	볼트의 공경 (mm)	볼트 공경의 허용오차(mm)	
		일반의 경우	볼트군의 20%에 대하여 인정될 수 있는 값
M20	22.5	+0.5	+1.0
M22	24.5	+0.5	+1.0
M24	26.5	+0.5	+1.0
M27	30.0	+1.0	+1.5
M30	33.0	+1.0	+1.5
M36	39.0	+1.0	+1.5

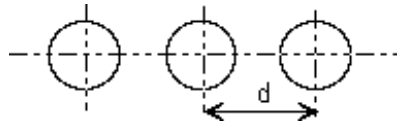
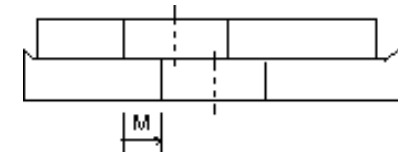
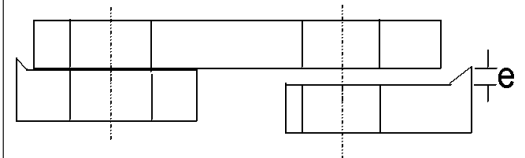
볼트의 명칭	볼트의 공경 (mm)	볼트 공경의 허용오차(mm)	
		일반의 경우	볼트군의 20%에 대하여 인정될 수 있는 값
M20	22.5	+0.5	+1.0
M22	24.5	+0.5	+1.0
M24	26.5	+0.5	+1.0
M27	30.0	+1.0	+1.5
M30	33.0	+1.0	+1.5
M36	39.0	+1.0	+1.5

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.5 핀과 로울러 3.5.1 핀과 로울러는 설계도서에 표시된 치수에 정확히 맞도록 제작하여야 하며, 표면이 매끄럽고 결점이 없어야 한다. 3.5.2 직경이 230mm 이상인 핀과 로울러는 열간가공을 하여야 하며, 직경이 230mm 미만인 핀과 로울러는 열간이나 냉간으로 가공할 수 있다. 3.5.3 직경이 230mm 이상인 핀은 열간가공 후 천천히 냉각시켜 축방향으로 51mm 이상의 정해진 직경에 맞게 정확히 그리고 면이 매끄러워야 한다. 3.6 구멍뚫기 3.6.1 가조립이전에 구멍을 뚫는 경우에는 형판을 사용하거나 드릴등을 사용하는 방법으로 정확하게 뚫어야 한다. 3.6.2 NC 구멍뚫기로 구멍을 뚫는 경우에는 정밀도를 확인한 후 사용하여야 하며, 정밀도를 기록하여 보관해 둔다. 3.6.3 이음 구멍의 모서리부는 면갈기를 하여야 한다. 3.6.4 구멍은 찢어지거나 늘어진 곳이 없도록 깨끗이 뚫어야 하며, 잘못지 않는 구멍이 뚫린 부재는 감독자가 사용을 금지시킬 수 있다. 3.6.5 볼트의 공경은 표 7-16과 같이 허용오차에 맞는 드릴 지름을 선정하여야 한다. 표 7-16 볼트의 공경 및 허용오차 3.6.6 구멍의 직각도는 $\frac{1}{20}$ 이하로 한다. 3.6.7 종리브, 대각브레이싱 및 기타의 2차 부재에 대하여도 동일하게 적용하여야 한다. 3.6.8 구멍은 정확히 원을 유지하여야 한다.	3.4 핀과 로울러 3.4.1 핀과 로울러는 설계도서에 표시된 치수에 정확히 맞도록 제작하여야 하며, 표면이 매끄럽고 결점이 없어야 한다. 3.4.2 직경이 230 mm 이상인 핀과 로울러는 열간가공을 하여야 하며, 직경이 230 mm 미만인 핀과 로울러는 열간이나 냉간으로 가공할 수 있다. 3.4.3 직경이 230 mm 이상인 핀은 열간가공 후 천천히 냉각시켜 축방향으로 51 mm 이상의 정해진 직경에 맞게 정확히 그리고 면이 매끄러워야 한다. 3.5 구멍뚫기 3.5.1 구멍뚫기는 소정의 지름으로 정확하게 뚫어야 하며 표면을 매끄럽게 사상 마무리 한다. 3.5.2 2차부재에서 판두께 16 mm 이하 강재에 구멍을 뚫을 때는 눌러뚫기에 의하여 소정의 구멍을 뚫고 그 주위는 갈아서 사상 마무리 한다. 3.5.3 드릴은 누적사용기간을 정해 교체시기를 결정하여 교체하여야 한다. 3.5.4 볼트의 공경은 표 6-7-1-6과 같이 허용오차에 맞는 드릴 지름을 선정하여야 한다. 표 6-7-1-6 볼트의 공경 및 허용오차 3.5.5 구멍의 직각도는 $\frac{1}{20}$ 이하로 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.6 굽힘가공 3.6.1 강판의 냉간휨가공을 할 경우에는 강판에 100~200℃의 열을 가하며, 내측휨 반지름은 강판두께의 15배 이상이라야 한다. 다만, 강재의 화학성분중 질소가 0.006%를 넘지 않는 재료로서 KS B 0810에 규정하는 살피 충격시험의 결과가 150 J(15.3kgf·m) 이상인 경우는 내측 곡률반지름을 강재두께의 7배 이상까지 할 수 있으며 200 J(20.4kgf·m) 이상 강재는 내측 곡률반지름을 강판두께의 5배 이상으로 할 수 있다. 압연직각 방향으로 냉간휨 가공을 할 경우는 압연직각 방향의 살피흡수 에너지 값을 적용하는 것으로 한다. 3.6.2 열처리강(Q) 및 열가공 제어강(TMC)의 열간가공은 원칙적으로 해서는 안된다. 3.6.3 미리 역변형을 줄 필요가 있을 경우에는 강재의 품질에 손상이 없도록 하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.7 고장력볼트 3.7.1 일반사항 볼트는 KS B 1010 이음용 강재의 규정에 맞아야 하며, 볼트의 길이는 연결되는 부재의 총두께에다 와셔와 너트를 박을 수 있는 길이를 포함하여 부재를 충분히 체결할 수 있도록 선택하여야 한다. 또한 현장반입하는 볼트에 대해서는 토크계수치를 측정하여야 한다. 특히 T/S 볼트 사용시에는 감독자의 승인을 받아야 한다. (1) 볼트의 보관 ① 볼트는 녹발생, 나사부의 파손에 주의하며, 습기가 없는 창고에 보관하여야 한다. ② 현장의 1일 작업이 종료했을 때 사용하고 남은 볼트는 포장하여 보관하여야 하며, 미사용 볼트를 방치해서는 안된다. ③ 볼트 세트는 공장 출하시의 상태가 현장 시공시까지 유지될 수 있도록 포장 및 보관에 주의하여야 한다. (2) 접합면의 관리 ① 접합된 재편의 접촉면은 흑피를 제거하고 면을 거칠게 하여야 하며, 접촉면에는 도장을 하여서는 안된다. 다만 요구하는 마찰력을 유지할 수 있을 경우에는 도장할 수 있다. 그러나 지압접합일 때에는 프라이머 도장의 제거를 생략할 수 있다. ② 현장에서 재편을 조일 때에는 접촉면이 부식된 부분 (기름, 먼지등으로 더러워진 부분)은 와이어 브러쉬등으로 깨끗하게 청소하여 이를 제거한 후 볼트를 조여야 한다. ③ 접촉면의 마찰계수는 $\mu>0.4$를 확보하여야 한다. ④ 도장을 하지 않는 경우 재편의 접촉면은 50S 정도의 조면(거칠기)으로 하여야 한다. ⑤ 볼트 접합면의 정밀도는 표 7-17에 따른다.	3.7 고장력 볼트 3.7.1 볼트는 KS B 1010 이음용 강재의 규정에 맞아야 하며, 볼트의 길이는 연결되는 부재의 총두께 및 와셔와 너트를 포함한 <u>부재를 체결한 후 2~3개의 볼트 산이 남도록 선택하여야 한다. 또한 현장에 반입되는 볼트의 토크계수는 제작공장에서 제출한 시험성적서에 준하며, 감독원의 요청이 있는 경우 감독자의 입회하에 축력계를 이용하여 토크계수시험을 시행한다.</u> 특히 T/S 볼트 사용시에는 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.7.2 접합면의 관리 (1) 접합된 재편의 접촉면은 흑피를 제거하고 면을 거칠게 하여야 하며, 접촉면에는 도장을 하여서는 안 된다. 다만 요구하는 마찰력을 유지할 수 있을 경우에는 도장할 수 있다. 그러나 지압접합일 때에는 프라이머 도장의 제거를 생략할 수 있다. (2) 현장에서 재편을 조일 때에는 접촉면이 부식된 부분 (기름, 먼지등으로 더러워진 부분)은 와이어 브러쉬등으로 깨끗하게 청소하여 이를 제거한 후 볼트를 조여야 한다. (3) 접촉면의 마찰계수는 $\mu>0.40$ 를 확보하여야 한다. (4) 도장을 하지 않는 경우 재편의 접촉면은 50S 정도의 조면(거칠기)으로 하여야 한다. (5) 볼트 접합면의 정밀도는 표 6-7-1-7에 따른다.	• 볼트 제작공장(KS공장)에서 실험제출한 자료를 이용하므로써 불필요한 중복 검사를 방지하도록 하며, 현장 여건에 따라 감독자가 필요한 경우 토크 검사를 실시한 후 볼트를 사용할 수 있도록 규정을 보완 • 6-204 (5) 볼트의 보관과 중복되어 삭제

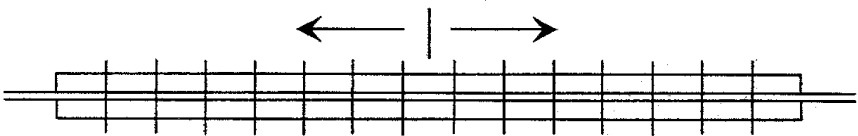
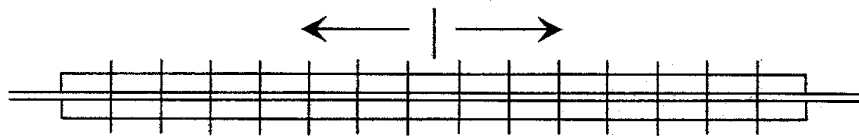
명칭	그림	허용차	비고
구멍 간격 (d)		±2mm	
구멍의 엇갈림 (M)		*마찰 접합 (1mm) *지압 접합 (0.5mm)	
접합부 의 표면 틈새 (e)		1mm	

명칭	그림	허용차	비고
구멍 간격 (d)		±2mm	
구멍의 엇갈림 (M)		*마찰 접합 (1mm) *지압 접합 (0.5mm)	
접합부 의 표면 틈새 (e)		1mm	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표 7-17 볼트 집합면의 정밀도	표 6-7-1-7 볼트 집합면의 정밀도	
3.7.2 볼트의 체결 (1) 볼트의 체결 ① 볼트의 체결을 위한 기구의 보정(Calibration)은 작업개시 전에 행하며, 정밀도를 확인하여야 한다. ② 볼트는 계기를 부착한 렌치를 사용하여 너트를 돌리는 방법으로 조여야 하며, 렌치의 작업공간이 부족할 경우에는 감독자의 승인을 받아 너트를 돌리지 않고, 볼트를 돌려 조일 수 있다. ③ 용접과 고장력볼트의 마찰이음을 병용할 때에는 용접완료 후에 고장력 볼트를 체결하여야 한다. 또한 고장력볼트를 조인 후에 용접할 경우에는 구속에 의한 영향을 고려하여야 한다. ④ 충격식 렌치를 사용할 경우에는 매 볼트당 10초내에 조임을 완료할 수 있는 강도의 능력을 갖는 것이어야 한다. 계기를 부착한 렌치는 최소 볼트의 인장력보다 5~10%의 인장력을 더 발휘할 수 있는 것이어야 한다. ⑤ 볼트의 체결 순서는 볼트 군의 중앙에서 시작하여 양쪽으로 균형있게 진행하면서 순서대로 체결하여야 한다. 처음에는 요구되는 토오크의 80%정도로 조이고 다음 (2차)에는 규정된 토오크로 체결하여야 한다(그림 7-1).	3.7.3 볼트의 체결 (1) 볼트의 체결 ① 볼트의 체결을 위한 기구의 검정(calibration)은 작업개시 전에 행하며, 정밀도를 확인하여야 한다. ② 볼트는 계기를 부착한 렌치를 사용하여 너트를 돌리는 방법으로 조여야 하며, 렌치의 작업공간이 부족할 경우에는 감독자의 승인을 받아 너트를 돌리지 않고, 볼트를 돌려 조일 수 있다. ③ 용접과 고장력볼트의 마찰이음을 병용할 때에는 용접완료 후에 고장력 볼트를 체결하여야 한다. 또한 고장력볼트를 조인 후에 용접할 경우에는 구속에 의한 영향을 고려하여야 한다. ④ 충격식 렌치를 사용할 경우에는 매 볼트당 10초내에 조임을 완료할 수 있는 강도의 능력을 갖는 것이어야 한다. 계기를 부착한 렌치는 최소볼트의 인장력보다 5~10%의 인장력을 더 발휘할 수 있는 것이어야 한다. ⑤ 전자식 렌치(nut runner)를 사용할 경우에는 매 볼트당 3초 내에 조임을 완료할 수 있는 능력을 갖는 것이어야 한다. 조임의 범위는 인장력 75%이며 합격범위는 ±10%로 한다. 이 범위를 벗어난 경우에는 감독자에 보고하고 조치를 받는다. ⑥ 볼트의 체결 순서는 볼트 군의 중앙에서 시작하여 양쪽으로 균형있게 진행하면서 순서대로 체결하여야 한다. 처음에는 요구되는 토오크의 60%정도로 조이고 다음 (2차)에는 규정된 토오크로 체결하여야 한다(그림 6-7-1-7).	• 전자식 렌치를 사용하여 볼트를 체결하는 경우에 대한 규정을 추가(동해건설사업소 의견)

세 트	볼트의 호칭	설계 볼트 축력(T)
F8T	M20	13.3
	M22	16.5
	M24	19.2
F10T	M20	16.5
	M22	20.5
	M24	23.8

세 트	볼트의 호칭	설계 볼트 축력	
		kN	tonf
F8T	M20	130.3	13.3
	M22	162	16.5
	M24	188	19.2
F10T	M20	162	16.5
	M22	200	20.5
	M24	233	23.8

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
 그림 7-1 볼트체결순서 ⑥ 볼트의 체결을 토크법에 따라 할 경우에는 표준볼트의 축력이 균일하게 도입되도록 체결 토크를 조정하여야 하며, 또한 체결시 토크계수치의 변화를 확인하여야 한다. (2) 체결 볼트의 축력 ① 마찰접합 및 지압접합에 의한 볼트의 체결은 표 7-18에 표시된 설계볼트의 축력을 얻을 수 있도록 조여야 한다. 표 7-18 설계 볼트의 축력 ② 체결볼트의 축력은 설계볼트의 축력을 10% 증가시킨 값을 표준으로 한다. (3) 검 사 ① 계기를 부착한 렌치를 사용할 경우에는 감독자는 계기의 정확성 여부를 시험하여야 하며, 시공자는 감독자의 입회하에 정확히 조정된 검사용 렌치를 사용하여야 한다. ② 체결시에 체결 완료된 볼트는 표시를 해 두어야 한다. 토크법에 따를 경우에는 토크 렌치 등에 의한 검사를 하는 것으로 한다. 이때 체결 검사의 수는 각 볼트의 무리에 대하여 볼트 개수의 10%를 표준으로 하고 그 검사시기는 볼트를 조인 후 즉시 하여야 한다. ③ 검사용 렌치로 토크 렌치를 사용할 경우에는 공사에 쓰이는 대표적인 규격의 볼트 3개를 최소 볼트 인장력까지 조인다음 검사용 렌치를 사용하여 너트를 5°(개략 12in 반경의 원주상 1in이동) 돌리는데 필요한 힘을 평균해서 검사용 힘으로 결정한다.	 그림 6-7-1-7 볼트체결순서 ⑦ 볼트의 체결을 토크법에 따라 할 경우에는 표준볼트의 축력이 균일하게 도입되도록 체결 토크를 조정하여야 하며, 또한 체결시 토크계수치의 변화를 확인하여야 한다. (2) 체결 볼트의 축력 ① 마찰접합 및 지압접합에 의한 볼트의 체결은 표 6-7-1-8에 표시된 설계볼트의 축력을 얻을 수 있도록 조여야 한다. 표 6-7-1-8 설계 볼트의 축력 ② 체결볼트의 축력은 설계볼트의 축력을 10% 증가시킨 값을 표준으로 한다. (3) 검 사 ① <u>계기를 부착한 렌치를 사용전 반드시 공인기관의 검사시험 성적서를 확인한 후 검사를 실행한다.</u> ② 체결시에 체결 완료된 볼트는 표시를 해 두어야 한다. 토크법에 따를 경우에는 토크 렌치 등에 의한 검사를 하는 것으로 한다. 이때 체결 검사의 수는 각 볼트의 무리에 대하여 볼트 개수의 10%를 표준으로 하고 그 검사시기는 볼트를 조인 후 즉시 하여야 한다. ③ <u>볼트 반입시 제시한 토크계수를 참조하여 현장에서 수시로 체크하며, 1차 조임 후 볼트, 너트, 와셔 표면에 마킹을 하고 2차 조임을 하여 너트의 회전 정도를 확인하여야 한다.</u>	• 검사용 렌치를 조정이 곤란하므로 규정을 현실적으로 수정 • 볼트체결기의 이상유무와 1차, 2차조임의 구분을 확인할 수 있도록 규정을 수정

종 류	기 준
마 찰 접 합 시	1.0mm 이하
지 압 접 합 시	0.5mm 이하

종 류	기 준
마 찰 접 합 시	1.0 mm 이하
지 압 접 합 시	0.5 mm 이하

볼트의 호칭	볼트공경		볼트구멍의 허용차	
	마찰접합	지압접합	마찰접합	지압접합
M20	22.5	21.5	+0.5	±0.3
M22	24.5	23.5	+0.5	±0.3
M24	26.5	25.5	+0.5	±0.3

볼트의 호칭	볼트공경		볼트구멍의 허용차	
	마찰접합	지압접합	마찰접합	지압접합
M20	22.5	21.5	+0.5	±0.3
M22	24.5	23.5	+0.5	±0.3
M24	26.5	25.5	+0.5	±0.3

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
④ 검사용 렌치로 동력렌치를 사용할 경우에는 3개의 볼트를 규정된 최소 볼트의 인장력보다 5%~10% 더 큰 힘으로 조일 수 있도록 조정 한 값을 검사용 힘으로 결정한다. ⑤ 구조물의 결합에 사용한 볼트 중 10%를 임의로 선택하여(최소 2회 이상)검사용 힘을 가하였을 때 돌아가는 것이 있으면 전 볼트를 다시 조이고 검사를 받아야 한다. 3.7.3 볼트의 품질 기준 (1) 볼트의 공경 및 구멍의 허용차는 표 7-19와 같다. 표 7-19 볼트의 공경 및 구멍의 허용차 (단위 : mm) (단, 마찰접합일때에는 한 볼트군의 20%에 대하여 +1.0mm까지 인정 할 수가 있음.) (2) 재편을 조립한 경우 구멍의 엇갈림은 표 7-20과 같다. 표 7-20 볼트 구멍 엇갈림 허용기준 (3) 볼트구멍의 관통율 및 정지율은 표 7-21과 같다.	④ 검사용 렌치로 동력렌치를 사용할 경우에는 3개의 볼트를 규정된 최소 볼트의 인장력보다 5%~10% 더 큰 힘으로 조일 수 있도록 조정한 값을 검사용 힘으로 결정한다. ⑤ 구조물의 연결에 사용한 볼트 중 10%를 임의로 선택하여(최소 2회 이상)검사용 힘을 가하였을 때 돌아가는 것이 있으면 전 볼트를 다시 조이고 검사를 받아야 한다. 3.7.4 볼트의 품질 기준 (1) 볼트의 공경 및 구멍의 허용차는 표 6-7-1-9와 같다. 표 6-7-1-9 볼트의 공경 및 구멍의 허용차 (단위 : mm) (단, 마찰접합일때에는 한 볼트군의 20%에 대하여 +1.0 mm까지 인정 할 수가 있음.) (2) 재편을 조립한 경우 구멍의 엇갈림은 표 6-7-1-10과 같다. 표 6-7-1-10 볼트 구멍 엇갈림 허용기준 (3) 볼트구멍의 관통율 및 정지율은 표 6-7-1-11과 같다.	

마찰접합	볼트의 호칭	관통게이지 (mm)	관 통 율 (%)	정지게이지 (mm)	정 지 율 (%)
	M20	21.0	100	23.0	80 이상
	M22	23.0	100	25.0	80 이상
	M24	25.0	100	27.0	80 이상
지압접합	M20	20.7	100	21.8	100
	M22	22.7	100	23.8	100
	M24	24.7	100	25.8	100

마찰접합	볼트의 호칭	관통게이지 (mm)	관 통 율 (%)	정지게이지 (mm)	정 지 율 (%)
	M20	21.0	100	23.0	80 이상
	M22	23.0	100	25.0	80 이상
	M24	25.0	100	27.0	80 이상
지압접합	M20	20.7	100	21.8	100
	M22	22.7	100	23.8	100
	M24	24.7	100	25.8	100

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표 7-21 볼트구멍의 관통율 및 정지율	표 6-7-1-11 볼트구멍의 관통율 및 정지율	
3.8 용접 3.8.1 일반사항 (1) 용접은 필요한 이음성능을 만족하도록 아래 사항을 확인한 다음 신중하게 시공하여야 한다. ① 강재의 종류와 특성 ② 용접방법, 홈형상 및 용접재료의 종류와 특성 ③ 조립되는 재편의 가공, 조립정밀도, 용접부분의 청결도와 건조상태 ④ 용접재료의 건조상태 ⑤ 용접조건과 용접순서 (2) 공장용접은 공장내 또는 이와 동등한 조건에서 실시하여야 한다. (3) 재료 및 구조물의 종류, 특징에 맞는 용접 시공요령을 작성하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.8.2 용접종사자 (1) 용접종사자는 용접기술자와 용접공으로 분류하며, 자격요건은 도로교 표준시방서 및 KS에서 정하는 자격을 가진 자이어야 한다. 시공자는 용접작업을 수행할 명단을 작성하여 감독자의 확인을 받아야 한다. (2) 용접공 ① 용접공은 KS B 0885에 정해진 시험종류 중 그 작업에 해당하는 시험(용접자세, 사용 강재두께, 받침쇠 사용 유무를 확인한 시험)에 합격한 자로 하며, 최소한 중판 이상의 용접모재에 합격한 자이어야 한다. ② 용접공은 6개월 이상 용접공사에 종사하고 공사 전 2개월 이상 계속해서 그 공장에서 용접공으로 종사한 자라야 한다. ③ 용접공에 대한 용접기술 결정기준은 다음과 같이 적용하여야 한다.	3.8 용접 3.8.1 일반사항 (1) 용접은 필요한 이음성능을 만족하도록 아래 사항을 확인한 다음 신중하게 시공하여야 한다. ① 강재의 종류와 특성 ② 용접방법, 홈형상 및 용접재료의 종류와 특성 ③ 조립되는 재편의 가공, 조립정밀도, 용접부분의 청결도와 건조상태 ④ 용접재료의 건조상태 ⑤ 용접조건과 용접순서 (2) 공장용접은 공장내 또는 이와 동등한 조건에서 실시하여야 한다. (3) 재료 및 구조물의 종류, 특징에 맞는 용접 시공요령을 작성하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.8.2 용접종사자 (1) 용접종사자는 용접기술자와 용접공으로 분류하며, 자격요건은 도로교 표준시방서 및 KS에서 정하는 자격을 가진 자이어야 한다. 계약상대자는 용접작업을 수행할 명단을 작성하여 감독자의 확인을 받아야 한다. (2) 용접공 ① 용접공은 KS B 0885에 정해진 시험종류 중 그 작업에 해당하는 시험(용접자세, 사용 강재두께, 받침쇠 사용 유무를 확인한 시험)에 합격한 자로 하며, 최소한 중판 이상의 모재 용접에 합격한 자이어야 한다. ② 용접공은 6개월 이상 용접공사에 종사하고 공사 전 2개월 이상 계속해서 그 공장에서 용접공으로 종사한 자라야 한다. ③ 용접공에 대한 용접기술 결정기준은 다음과 같이 적용하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
가. 수동용접(피복아아크용접법 등) : KS B 0885 A-2F, A-2V, A-20 나. 자동용접(서브머이지드 아크용접법) : KS B 0885 A-2F 다. 반자동용접(Flux cored 아크용접법) : KS B 0885 SA-2F 3.8.3 용접시공시험 (1) 피복아크용접법을 제외한 모든 용접법에 대해서는 용접절차서(Welding procedure specification), 절차검정기록서(Procedure qualification record)를 작성하여야 하며, 아래사항에 해당할 경우에는 용접시공시험을 하여야 한다. ① SMA 41, SM490, SM520, SM570의 판두께가 38mm를 초과하고, SMA 50, SMA 58의 판두께가 25mm를 초과할 경우 ② SMA 50, SMA 58에 있어서 한 패스의 입열량이 70,000 joule/cm을 초과할 경우 ③ 피복용 아아크용접법(수동용접에만 해당) 및 서브머이지드 아아크용접법 이외의 용접법을 사용할 경우에는 용접비이드를 단층으로 하고, 용접조건은 최초 층의 용접조건으로 한다. 또한 경도 측정자료의 채취 및 경도치 판정은 KS D 3503에 따른다. (2) 현장용접을 할 경우 현장에서 용접시공시험을 할 경우에는 공시강판의 선정, 용접조건 선정 및 기타사항에 대하여는 아래에 따라야 한다. ① 공시강판에서는 같은 용접조건으로 취급하는 강판 중 가장 조건이 나쁜 것을 사용하는 것이 좋다. ② 용접은 실제의 시공에 사용하는 용접조건으로 하고, 용접자세는 실제로 행하는 자세 중 가장 불리한 것으로 한다. ③ 서로 다른 강재의 홈 용접시험은 강도가 큰 쪽의 강재로 시험하여야 한다. 동일한 강종으로 판두께가 다른 이음에 대하여는 얇은 쪽의 강재로 시험하여도 좋다. ④ 재시험은 처음 개수의 2배로 한다. 3.8.4 판이음 조립 및 정밀도 (1) 재편은 조립전에 충분히 치수, 정밀도 및 변형의 유무 등을 살핀 후 무리한 구속없이 조립이 되도록 수정을 하여야 한다. (2) 조립에 있어서는 보조공구를 유효하게 이용하고 무리가 없는 자세로 가붙임 용접을 할 수 있도록 고려하여야 한다. (3) 조립을 지지하기 위한 지재나 뒷댐(Strong back) 등의 이재(異材)를 모재에 임시로 붙이는 것은 될 수 있는대로 피하고, 특이한 형상의 부재로 불가피한 경우에는 감독자의 승인을 받은 후 사용하여야 하며, 붙이기 및 떼기는 모재에 손상이 가지 않도록 하여야 한다. 또한 부득이 흠이 난 경우에는 결함 보수기준에 따라 보수하고 보수기록을 감독자에게 제출하여야 하며 원본을 보관하여야 한다.	가. 수동용접(피복아아크용접법 등) : KS B 0885 A-2F, A-2V, A-20 나. 자동용접(서브머이지드 아크용접법) : KS B 0885 A-2F 다. 반자동용접(Flux cored 아크용접법) : KS B 0885 SA-2F 3.8.3 용접시공시험 (1) 피복아크용접법을 제외한 모든 용접법에 대해서는 용접절차서(welding procedure specification), 절차검정기록서(procedure qualification record)를 작성하여야 하며, 아래사항에 해당할 경우에는 용접시공시험을 하여야 한다. ① 강판두께가 50 mm를 초과하는 용접구조용 압연강재(KS D 3515)나 강판두께가 40 mm를 초과하는 내후성 열간압연강재(KS D 3259)의 경우 ② SM570, SMA570에 있어서 한 패스의 입열량이 7,000 J/mm을 초과할 경우 ③ 피복아크 용접법(수동용접의 경우만), 가스메탈 아크 용접법(CO₂ 가스 혹은 아크와 CO₂의 혼합가스), 서브머지드 아크용접법 이외의 용접을 사용할 경우 ④ 과거의 사용실적이 없는 곳에서 재료 공급을 받을 경우 (2) 현장용접을 할 경우 현장에서 용접시공시험을 할 경우에는 공시강판의 선정, 용접조건 선정 및 기타사항에 대하여는 아래에 따라야 한다. ① 공시강판에서는 같은 용접조건으로 취급하는 강판 중 가장 조건이 나쁜 것을 사용하는 것이 좋다. ② 용접은 실제의 시공에 사용하는 용접조건으로 하고, 용접자세는 실제로 행하는 자세 중 가장 불리한 것으로 한다. ③ 강도가 다른 강재의 그루브 용접시험은 실제의 시공과 동등한 조합의 강재로 실시하며, 용접재료는 낮은 강도의 강재 규격을 따른다. 동일한 강종으로 판두께가 다른 이음에 대하여는 얇은 쪽의 강재로 시험하여도 좋다. ④ 재시험은 처음 개수의 2배로 한다. 3.8.4 판이음 조립 및 정밀도 (1) 재편은 조립전에 충분히 치수, 정밀도 및 변형의 유무 등을 살핀 후 무리한 구속없이 조립이 되도록 수정을 하여야 한다. (2) 조립에 있어서는 보조공구를 유효하게 이용하고 무리가 없는 자세로 가붙임 용접을 할 수 있도록 고려하여야 한다. (3) 조립을 지지하기 위한 지재나 뒷댐(strong back) 등의 이재(異材)를 모재에 임시로 붙이는 것은 될 수 있는대로 피하고, 특이한 형상의 부재로 불가피한 경우에는 감독자의 승인을 받은 후 사용하여야 하며, 붙이기 및 떼기는 모재에 손상이 가지 않도록 하여야 한다. 또한 부득이 흠이 난 경우에는 결함 보수기준에 따라 보수하고 보수기록을 감독자에게 제출하여야 하며 원본을 보관하여야 한다.	• 강재의 명칭 오기 수정 및 문구 정리 • 필요항목 추가(도로교 표준시방서 1.5.7)

시험의 종류	시험항목	용접방법	시험편 형상	시험편 개수	시험방법	판정기준
소재시험	인장시험	-	KS B 0801 1,4,5호	2	KS B 0802	KS D 3503 및 KS D 3515에 따른다.
	굽힘시험		KS B 0803 1호	2	KS B 0804	
	충격시험		KS B 0809 4호	3	KS B 0810	
용접 시험	인장시험		KS B 0801 1호	2	KS B 0833	인장강도가 모재의 규격 이상
	형틀굽힘시험 (19mm 미만 뒤로 구부리기 19mm이상 옆 구부리기)	그림 7-2에 따른다	KS B 0803 3호	2	KS B 0832 3호	균열이 생겨서는 안된다
	충격시험		KS B 0809 4호(시험편 채취위치는 그림7-3에 따른다)	3	KS B 0810	용착 금속으로 모재의 규격치 이상 (3개의 평균값)
	마크로 시험			1	KS D 0210	결함이 있어서는 안된다
	방사선 투과시험			시험편 이음 전장	KS B 0845	2급이상(인장축) 3급이상(압축축)
	필렛용접 시험					
필렛용접 시험	마크로 시험	그림 7-4에 따른다	그림7 -4에 따른다	1	KS D 0210에 따른다.	결함이 있어서는 안된다
최고경도 시험	최고경도 시험	그림 7-5에 따른다	그림 7-5에 따른다	1	KS B 0811	HV ≤ 370
스터드 용접시험	스터드 구부림 시험	그림 7-6에 따른다	그림 7-6에 따른다	3	그림 7-6에 따른다.	용접부에 균열이 생겨서는 안된다

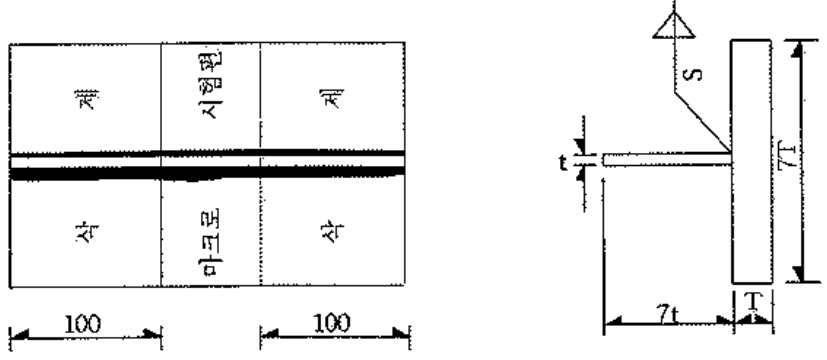
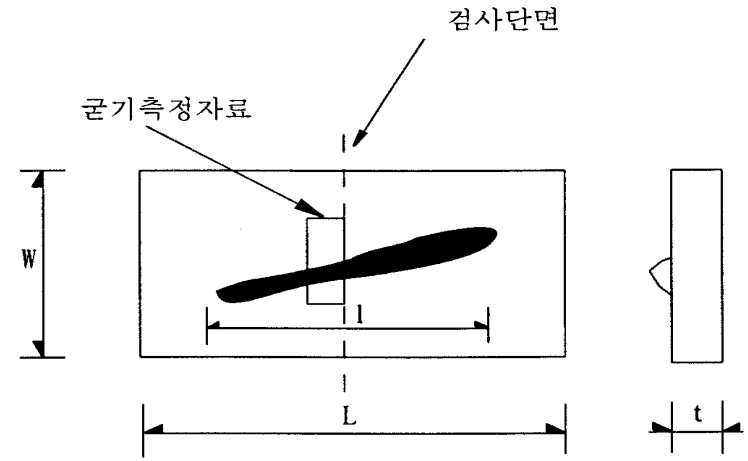
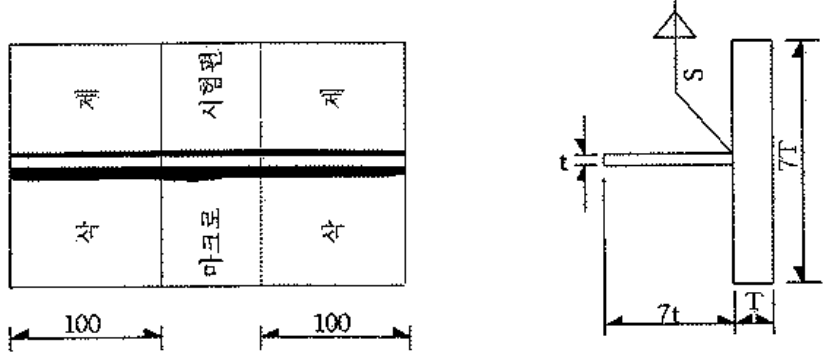
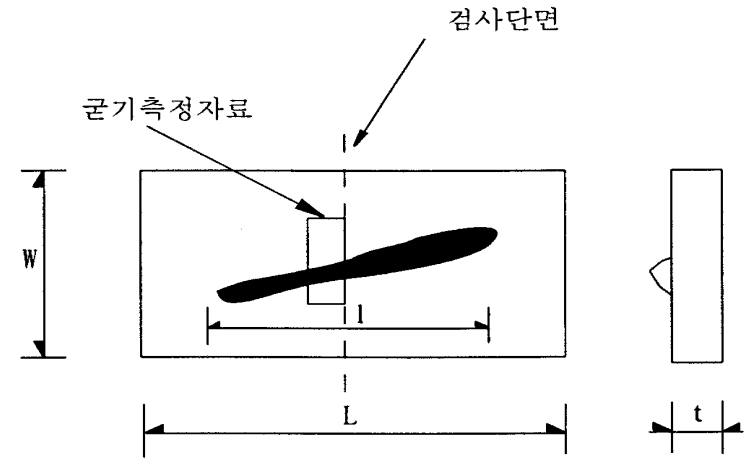
시험의 종류	시험항목	용접방법	시험편 형상	시험편 개수	시험방법	판정기준
그 루 브 접 시험	인장시험		KS B 0801 1호	2	KS B 0833	인장강도가 모재의 규격 이상
	형틀굽힘시험 (19mm 미만 뒤로 구부리기 19mm이상 옆 구부리기)	그 림 6-7-1-8	KS B 0803 3호	2	KS B 0832 3호	균열이 생겨서는 안된다
	충격시험		KS B 0809 4호(시험편 채취위치는 그림6-7-1-9에 따른다)	3	KS B 0810	용착 금속으로 모재의 규격치 이상 (3개의 평균값)
	마크로 시험			1	KS D 0210	결함이 있어서는 안된다
	방사선 투과시험			시험편 이음 전장	KS B 0845	2급이상(인장축) 3급이상(압축축)
필렛용접 시험	마크로 시험	그림 6-7-1-10		1	KS D 0210	결함이 있어서는 안된다
최고경도 시험	최고경도 시험	그림 6-7-1-11		1	KS B 0811	HV ≤ 370
스터드 용접시험	스터드 구부림 시험	그림 6-7-1-12		3	KS B 0529	용접부에 균열이 생겨서는 안된다
	인장시험			3	KS B 0802	용접부가 절단되어서는 안된다

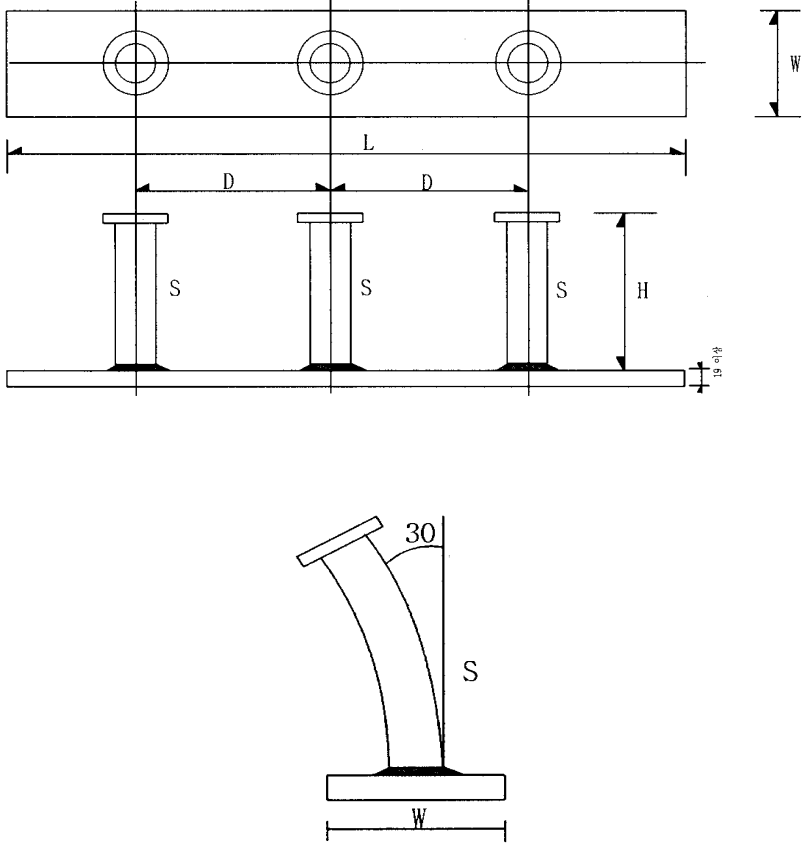
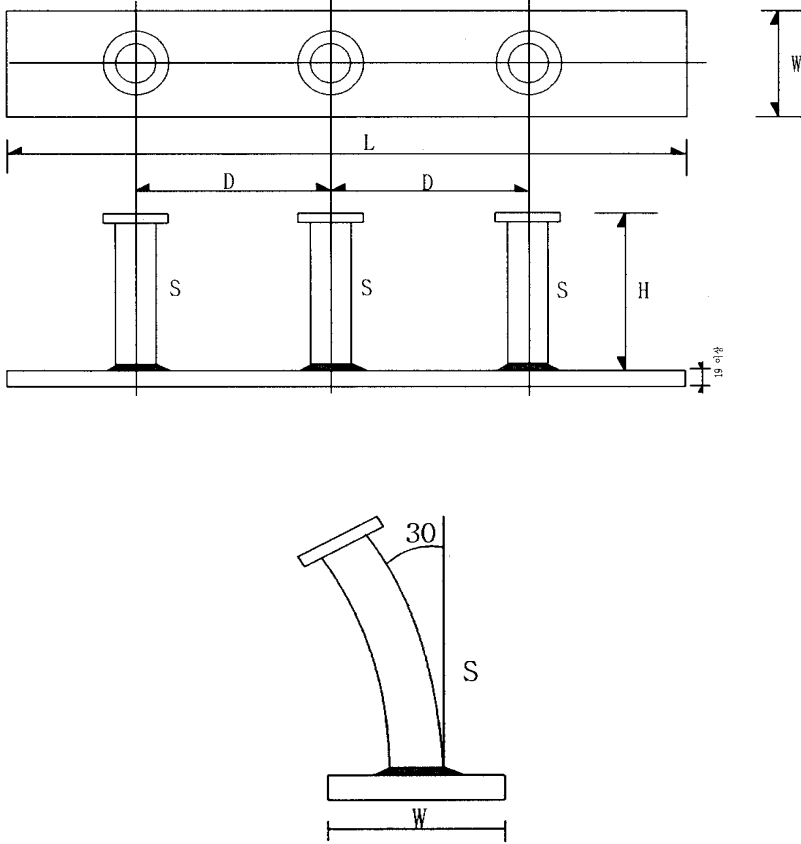
현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(4) 재편의 조립 정밀도는 완성시 “부재의 정밀도 기준”을 만족시키도록 하고 재편을 조립할 경우 개선부분의 정밀도는 표 7-35에 따라야 한다. (5) 부재의 개선부분 간격이 허용기준 내에 들어오지 않는 경우에는 살붙이기 보수 또는 개선을 하여 용접한다. 이 경우 R.T나 U.T로 용접검사를 하여야 하며, 반드시 수정계획서를 제출하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 일반적으로 살붙이기 보수의 허용범위는 설계 루트간격 +10mm 이내로 제한한다. (6) 판이음부에 휨이 생기지 않도록 역변형 등의 처리를 하여야 한다. (7) 판이음의 조립정밀도는 표 7-39에 따른다. 표 7-22 용접시공시험	(4) 재편의 조립 정밀도는 완성시 “부재의 정밀도 기준”을 만족시키도록 하고 재편을 조립할 경우 개선부분의 정밀도는 표 6-7-1-24에 따라야 한다. (5) 부재의 개선부분 간격이 허용기준 내에 들어오지 않는 경우에는 살붙이기 보수 또는 개선을 하여 용접한다. 이 경우 R.T나 U.T로 용접검사를 하여야 하며, 반드시 수정계획서를 제출하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 일반적으로 살붙이기 보수의 허용범위는 설계 루트간격 +10 mm 이내로 제한한다. (6) 판이음부에 휨이 생기지 않도록 역변형 등의 처리를 하여야 한다. (7) 판이음의 조립정밀도는 표 6-7-1-12에 따른다. 표 6-7-1-12 용접시공시험	• 소재시험을 용접시공이 아니라 재료시험 항목임으로 삭제 (‘04년도도로교표준시방서의 규정과 통일), • 도로교표준시방서 표 2.4.1에 의거 스테드 용접시험에 인장시험 추가

현 고속도로 전문시방서		적	요
그림 7-2 홈 용접시험 용접방법			
그림 7-3 충격시험(홈용접 시험편의 채취위치)			
그림 6-7-1-8 그루브용접시험 용접방법			
그림 6-7-1-9 충격시험(그루브용접 시험편의 채취위치)			

용접방법	L	W	ℓ
수동용접	200	150	125
자동용접	250	190	150

용접방법	L	W	ℓ
수동용접	200	150	125
자동용접	250	190	150

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
 그림 7-4 필렛용접시험(마크로시험)용접방법 및 시험편의 형상  그림 7-5 최고경도시험 용접방법 및 시험편의 형상 표 7-23 용 접 단 위 (단위 : mm)	 그림 6-7-1-10 필렛용접시험(마크로시험)용접방법 및 시험편의 형상  그림 6-7-1-11 최고경도시험 용접방법 및 시험편의 형상 표 6-7-1-13 용 접 단 위 (단위 : mm)	

현 고속도로 전문시방서		적	요
 주 : 1) L, W는 시험에 적합한 크기 2) S는 시공된 것과 같은 스테드 3) D는 H보다 크다. 4) 구부림은 해머충격에 따라 행한다. 그림7-6 스테드 용접시험방법, 시험편의 형상 및 시험방법			
 주 : 1) L, W는 시험에 적합한 크기 2) S는 시공된 것과 같은 스테드 3) D는 H보다 크다. 4) 구부림은 해머충격에 따라 행한다. 그림 6-7-1-12 스테드 용접시험방법, 시험편의 형상 및 시험방법			

강 종	가붙임 용접방법	t 판 두께 (mm)		
		t < 25	25≤t<38	38≤t<50
SS 400 SM 400	피복아크용접	-	50	50
	플럭스코어드 아크용접 가스메탈 아크용접	-	-	50
SM 490	피복아크용접	-	50	100
SM 490Y SMA 41	플럭스코어드 아크용접 가스메탈 아크용접	-	50	50
SM 520	피복아크용접	50	100	100
SM 570 SMA 50 SMA 58	플럭스코어드 아크용접 가스메탈 아크용접	50	100	100

강 종	가붙임 용접방법	t 판 두께 (mm)		
		t < 25	25≤t<38	38≤t<50
SS 400 SM 400	피복아크용접	-	50	50
	플럭스코어드 아크용접 가스메탈 아크용접	-	-	50
SM 490	피복아크용접	-	50	100
SM 490Y SMA 400	플럭스코어드 아크용접 가스메탈 아크용접	-	50	50
SM 520	피복아크용접	50	100	100
SM 570 SMA 490 SMA 570	플럭스코어드 아크용접 가스메탈 아크용접	50	100	100

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.8.5 가불임 용접 (1) 본 용접의 일부가 되는 가불임 용접에는 본 용접을 실시하는 용접공과 동등한 기술을 가진 자가 용접하여야 한다. (2) 사용 용접봉 및 용접 자세는 본 용접의 경우와 동일하게 관리하여야 한다. (3) 가불임 필렛용접의 길이는 80mm 이상, 변의 길이는 4mm 이상으로 하고 간격은 400mm 이하로 한다. (4) 가불임 용접은 조립 종료시까지 슬래그를 제거하고 적어도 용접부의 표면에 균열이 없는 것을 확인하여야 한다. (5) 만약 균열이 발견될 때에는 그 원인을 규명하여 표 7-34에 따라 그 근방에 새로 임시 붙이기를 한 후 균열이 생긴 가불임 용접을 제거하도록 한다. (6) 가불임 용접은 제작 완료시 남는 부재의 단부를 피하도록 한다. 부득이하여 용접을 하는 경우에는 부재 단부를 돌려서 용접하거나 또는 부재 단부로부터 30mm 이상을 남기고 가불임을 하도록 한다. (7) 가불임 용접의 경우 예열작업은 다음과 같이 하도록 한다 . ① 최소 예열온도는 표 7-24를 표준으로 한다. 특별히 시험기록 등으로 균열방지가 확실히 보장되는 경우에는 감독자의 승인을 얻어 변경할 수 있다. 표 7-24 가불임 용접의 최소 예열 온도 (단위:℃) 주:1) 철판 두께 50mm 이상은 7-27 예열온도의 표준에 준한다. ② 예열완료시부터 아크 발생시까지 시간 경과에 대한 온도 저하를 고려하여 예열하여야 한다.	3.8.5 가불임 용접 (1) 본 용접의 일부가 되는 가불임 용접에는 본 용접을 실시하는 용접공과 동등한 기술을 가진 자가 용접하여야 한다. (2) 사용 용접봉 및 용접 자세는 본 용접의 경우와 동일하게 관리하여야 한다. (3) 가불임 필렛용접의 길이는 80 mm 이상, 변의 길이는 4 mm 이상으로 하고 간격은 400 mm 이하로 한다. (4) 가불임 용접은 조립 종료시까지 슬래그를 제거하고 적어도 용접부의 표면에 균열이 없는 것을 확인하여야 한다. (5) 만약 균열이 발견될 때에는 그 원인을 규명하여 표 6-7-1-22에 따라 그 근방에 새로 임시 붙이기를 한 후 균열이 생긴 가불임 용접을 제거하도록 한다. (6) 가불임 용접은 제작 완료시 남는 부재의 단부를 피하도록 한다. 부득이하여 용접을 하는 경우에는 부재 단부를 돌려서 용접하거나 또는 부재 단부로부터 30 mm 이상을 남기고 가불임을 하도록 한다. (7) 가불임 용접의 경우 예열작업은 다음과 같이 하도록 한다 . ① 최소 예열온도는 표 6-7-1-14를 표준으로 한다. 특별히 시험기록 등으로 균열방지가 확실히 보장되는 경우에는 감독자의 승인을 얻어 변경할 수 있다. 표 6-7-1-14 가불임 용접의 최소 예열 온도 (단위:℃) 주:1) 철판 두께 50 mm 이상은 표 6-7-1-17 예열온도의 표준에 준한다. ② 예열완료시부터 아크 발생시까지 시간 경과에 대한 온도 저하를 고려하여 예열하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.8.6 용접전 부재의 청소와 건조 (1) 용접을 하려는 부분에는 기공(Blow hole)이나 균열을 발생시킬 염려가 있는 흑피, 녹, 도료, 기름 등이 있어서는 안된다. (2) 재편에 수분이 있는 상태로 용접을 하여서는 안된다. 또한 조립후 12시간 이상 경과한 부재를 용접할 때에는 용접선 부근을 충분히 건조시켜야 한다. 3.8.7 용접재료 (1) 용접재료는 소요강도, 용접성을 고려하여 적절한 것을 선택하여야 한다. (2) 부위별 용접재료의 구분을 명확히 하고 이에 따른 관리요령을 작성하여 관리하여야 한다. (3) 피복이 벗겨지거나 습윤상태의 용접재료를 사용해서는 안된다. (4) 용접재료는 사용에 앞서 반드시 건조로에 건조한 후 보관하여 사용하여야 하며, 피복아크 용접봉 및 플럭스 등을 사용할 때에는 이동식 건조로에 보관하여 사용하여야 한다. (보온온도 120℃) (5) 건조 및 보온은 용접재료에 따라 관리조건이 다르므로 각각 구분하여 표지판에 기입하여 현장관리를 하여야 한다. (6) 내후성 강재를 용접하는 경우에는 내후성 강재의 용접재료를 사용하여야 한다 . (7) 피복아크 용접 시공에서 다음의 항목에 해당하는 경우는 저수소계 용접봉을 사용하여야 한다. (가) 38mm 이하의 재질 SS 400, SM 400 강재를 예열하지 않고 용접하는 경우 (나) 내후성 강재를 용접하는 경우 (다) 50킬로급 강재 이상의 고장력 강재를 용접하는 경우 (라) 구속이 큰 재편을 용접하는 경우 (8) 가스용접이나 서브머이지드 아아크 용접에 사용하는 용접봉 및 플럭스는 용접절차 및 품질에 대하여 시험을 행한 후 감독자의 확인을 받아 사용하여야 한다. (9) 용접재료의 건조 피복아아크 용접봉의 건조는 표 7-25에 따라 실시하는 것을 표준으로 한다. 서브머이지드 아아크에 사용하는 플럭스의 건조는 표 7-26에 따라 실시하는 것을 표준으로 한다.	3.8.6 용접전 부재의 청소와 건조 (1) 용접을 하려는 부분에는 기공(blow hole)이나 균열을 발생시킬 염려가 있는 흑피, 녹, 도료, 기름 등이 있어서는 안된다. (2) 재편에 수분이 있는 상태로 용접을 하여서는 안된다. 또한 조립후 12시간 이상 경과한 부재를 용접할 때에는 용접선 부근을 충분히 건조시켜야 한다. 3.8.7 용접재료 (1) 용접재료는 소요강도, 용접성을 고려하여 적절한 것을 선택하여야 한다. (2) 부위별 용접재료의 구분을 명확히 하고 이에 따른 관리요령을 작성하여 관리하여야 한다. (3) 피복이 벗겨지거나 습윤상태의 용접재료를 사용해서는 안된다. (4) 용접재료는 사용에 앞서 반드시 건조로에 건조한 후 보관하여 사용하여야 하며, 피복아크 용접봉 및 플럭스 등을 사용할 때에는 이동식 건조로에 보관하여 사용하여야 한다. (보온온도 120℃) (5) 건조 및 보온은 용접재료에 따라 관리조건이 다르므로 각각 구분하여 표지판에 기입하여 현장관리를 하여야 한다. (6) 내후성 강재를 용접하는 경우에는 내후성 강재의 용접재료를 사용하여야 한다 . (7) 피복아크 용접 시공에서 다음의 항목에 해당하는 경우는 저수소계 용접봉을 사용하여야 한다. (나) 내후성 강재를 용접하는 경우 (다) SM 490 강재 이상의 고장력 강재를 용접하는 경우 (8) 가스용접이나 서브머이지드 아아크 용접에 사용하는 용접봉 및 플럭스는 용접절차 및 품질에 대하여 시험을 행한 후 감독자의 확인을 받아 사용하여야 한다. (9) 용접재료의 건조 피복아아크 용접봉의 건조는 표 6-7-1-15에 따라 실시하는 것을 표준으로 한다. 서브머이지드 아아크에 사용하는 플럭스의 건조는 표 6-7-1-16에 따라 실시하는 것을 표준으로 한다.	• 도로교표준시방서(2004) 개정안에 따라 수정

용접봉의 종류	용접봉의 상태	건조온도	건조시간
연강용 피복 아아크 용접봉	건조(개봉)후 12시간이상 경과할 때 또는 용접봉이 흡습 할 우려가 있을 때	100~150℃	1시간 이 상
저수소계 피복 아아크 용접봉	건조(개봉)후 4시간 이상 경과할 때 또는 용접봉이 흡습 할 우려가 있을 때	300~400℃	1시간 이 상

용접봉의 종류	용접봉의 상태	건조온도	건조시간
연강용 피복 아아크 용접봉	건조(개봉)후 12시간이상 경과할 때 또는 용접봉이 흡습 할 우려가 있을 때	100~150℃	1시간 이 상
저수소계 피복 아아크 용접봉	건조(개봉)후 4시간 이상 경과할 때 또는 용접봉이 흡습 할 우려가 있을 때	300~400℃	1시간 이 상

플럭스의 종류	건 조 온 도	건 조 시 간
용 용 플 러 스	150~200℃	1 시간 이상
소 성 플 러 스	200~250℃	”

플럭스의 종류	건 조 온 도	건 조 시 간
용 용 플 러 스	150~200℃	1 시간 이상
소 성 플 러 스	200~250℃	”

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표 7-25 용접봉 건조의 표준	표 6-7-1-15 용접봉 건조의 표준	
표 7-26 플럭스의 건조표준	표 6-7-1-16 플럭스의 건조표준	
3.8.8 예 열 (1) 일반사항 ① 모재의 최소예열과 용접층간 온도는 강재의 성분과 강재의 두께 및 용접구속 조건을 기초로 하여 설정하여야 한다. 최소예열 및 층간온도는 용접절차서에 규정되도록 해야 하며 최대 예열온도는 230℃ 이하로 해야 한다. ② 이중금속간에 용접을 할 경우는 예열과 층간온도는 상위등급을 기준으로하여 실시해야 한다. ③ 두꺼운 재료나 높은 구속을 받는 이음부 및 보수용접에서는 균열방 지나 층상균열을 최소화하기 위해 규정된 최소온도 이상으로 예열해야 한다. ④ 용접부 부근의 대기온도가 -20℃보다 낮은경우는 용접을 금지하는 것으로 한다. 그러나 적당한 방법으로 주위온도를 상승시킨 경우, -20℃ 또는 그이상의 온도에서도 용접부 부근의 온도를 충분히 유지할 수 있으면 대기온도가 -20℃보다 낮아도 된다. ⑤ 모재의 온도가 0℃ 미만인 경우는 적어도 20℃이상 예열하도록 한다. ⑥ 2전극과 다전극 서브머지드 아크용접의 최소예열과 층간 온도는 감독자의 승인을 받아 조정할 수 있다.	3.8.8 예 열 (1) 일반사항 ① 모재의 최소예열과 용접층간 온도는 강재의 성분과 강재의 두께 및 용접구속 조건을 기초로 하여 설정하여야 한다. 최소예열 및 층간온도는 용접절차서에 규정되도록 하여야 하며 최대 예열온도는 230℃ 이하로 하여야 한다. ② 이중금속간에 용접을 할 경우는 예열과 층간온도는 상위등급을 기준으로하여 실시하여야 한다. ③ 두꺼운 재료나 높은 구속을 받는 이음부 및 보수용접에서는 균열방 지나 층상균열을 최소화하기 위해 규정된 최소온도 이상으로 예열하여야 한다. ④ 용접부 부근의 대기온도가 -20℃보다 낮은경우는 용접을 금지하는 것으로 한다. 그러나 적당한 방법으로 주위온도를 상승시킨 경우, -20℃ 또는 그이상의 온도에서도 용접부 부근의 온도를 충분히 유지할 수 있으면 대기온도가 -20℃보다 낮아도 된다. ⑤ 모재의 표면온도가 0℃ 미만인 경우는 적어도 20℃이상 예열하도록 한다. ⑥ 2전극과 다전극 서브머지드 아크용접의 최소예열과 층간 온도는 감독자의 승인을 받아 조정할 수 있다.	

강 종 / 판두께	t < 25	25 ≤ t < 38	38 ≤ t < 50	50 ≤ t ≤ 100
SS 400 SM 400	예열없음	예열없음 40~60*1	40~60	110
SM 490 SMA 41	예열없음	40~60	80~100	110
SM 490Y SM 520 SM 570 SMA 50 SMA 58	40~60	80~100	80~100	110

강종	용접방법	예열온도(℃)			
		판두께 구분 (mm)			
		25이하	25~40	40~50	50~10
SM 400	저수소계 이외의 용접봉에 의한 피복아크용접	예열없음	50	-	-
	저수소계 용저봉에 의한 피복아크용접	예열없음	예열없음	50	50
	SWA, 가스실드아크용접 (GMAW 또는 FCAW)	예열없음	예열없음	예열없음	예열없음
SMA 400W	저수소계 용접봉에 의한 피복아크용접	예열없음	예열없음	50	50
	SWA, 가스실드아크용접 (GMAW 또는 FCAW)	예열없음	예열없음	예열없음	예열없음
SM 490	저수소계 용접봉에 의한 피복아크용접	예열없음	50	80	80
SM 490Y	SWA, 가스실드아크용접 (GMAW 또는 FCAW)	예열없음	예열없음	50	50
SM 520	저수소계 용접봉에 의한 피복아크용접	예열없음	80	80	100
SM 570	SWA, 가스실드아크용접 (GMAW 또는 FCAW)	예열없음	50	50	80
SMA 490W	저수소계 용접봉에 의한 피복아크용접	예열없음	80	80	100
SMA 570W	SWA, 가스실드아크용접 (GMAW 또는 FCAW)	예열없음	50	50	80

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(2) 예열온도 ① 용접선의 양측 10cm 및 아크 전방 10cm의 범위내의 모재를 표 7-27에 표시한 표준에 따라 따라 예열하여야 한다. 다만, 특별한 실험자료에 따른 균열방지가 확실히 보증될 수 있거나 강재의 용접균열 감응도 Pcm이 표 7-28를 만족할 경우는 강종, 강판 두께 및 용접방법에 따라 표 7-27 값을 조정할 수 있다. ② 강재의 밀쉬이트에서 다음 식에 따라서 계산한 탄산당량(當量)이 0.44%를 초과할 때 $C_{eq}=C+\frac{Mn}{6}+\frac{Si}{24}+\frac{Ni}{40}+\frac{Cr}{5}+\frac{Mo}{4}+\frac{V}{14}+(\frac{Cu}{13})\text{ (}\%)$ 단, ()항은 Cu≥0.5일 때에 더하는 것으로 한다. ③ 경도시험에 있어서 예열하지 않고 최고 경도(Hv)가 370을 초과할 때 ④ 기온(실내일 때에는 실온)이 5℃ 이하일 때 표 7-27 예열온도의 표준(℃) 주 : 1) 저수소계의 용접봉을 표준으로 함 2) *1은 저수소계 이외의 용접봉을 사용할 때	(2) 예열온도 ① 용접선의 양측 100 mm 및 아크 전방 100 mm의 범위내의 모재를 표 6-7-1-17에 표시한 표준에 따라 따라 예열하여야 한다. 다만, 특별한 실험자료에 따른 균열방지가 확실히 보증될 수 있거나 강재의 용접 균열 감응도 Pcm이 표 6-7-1-18을 만족할 경우는 강종, 강판두께 및 용접방법에 따라 표 6-7-1-17 값을 조정할 수 있다. ② 강재의 밀쉬트(mill sheet)에서 다음 식에 따라서 계산한 탄산당량(當量)이 0.44%를 초과할 때 $C_{eq}=C+\frac{Mn}{6}+\frac{Si}{24}+\frac{Ni}{40}+\frac{Cr}{5}+\frac{Mo}{4}+\frac{V}{14}+(\frac{Cu}{13})\text{ (}\%)$ 단, ()항은 Cu≥0.5일 때에 더하는 것으로 한다. 표 6-7-1-17 예열온도의 표준(℃)	• 도로교표준시방서(2004) 개정안에 따라 수정

강재두께	SM 400	SMA 41	SM 490 SM 490Y	SM520 SM570	SMA 50 SMA 58
$t \leq 25$	0.24이하	0.24이하	0.26이하	0.26이하	0.26이하
$25 < t \leq 50$	0.24이하	0.24이하	0.26이하	0.27이하	0.27이하
$50 < t \leq 100$	0.24이하	-	0.27이하	0.29이하	-

강재두께	SM 400	SMA 400	SM 490 SM 490Y	SM520 SM570	SMA 490 SMA 570
$t \leq 25$	0.24이하	0.24이하	0.26이하	0.26이하	0.26이하
$25 < t \leq 50$	0.24이하	0.24이하	0.26이하	0.27이하	0.27이하
$50 < t \leq 100$	0.24이하	0.24이하	0.27이하	0.29이하	0.37이하

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표 7-28 예열온도를 조정할 경우의 Pcm 조건 주 : 1) Pcm 산정식 $Pcm = C + \frac{Si}{30} + \frac{Mn}{20} + \frac{Cu}{20} + \frac{Ni}{60} + \frac{Cr}{20} + \frac{Mo}{15} + \frac{V}{10} + 5B(\%)$ 2) 예열온도 산정식 $Tp(^{\circ}C) = 1,440 Pw - 392$ $Pw = Pcm + \frac{H_{GL}}{60} + \frac{K}{40,000}$ 식중에서 H_{GL}:용접금속의 확산성수소량, K:용접계수의 구속도 3.8.9 엔드 탭 (1) 주부재의 홈용접과 필렛용접의 양단에 부재와 동등한 홈을 가진 엔드탭을 부착하여야 한다. (2) SM 400 이상의 부재를 사용할 때 적용하며, 홈의 각 및 간격은 본 용접과 같아야 한다. (3) 모재와 엔드탭의 간격은 1mm 이내이며, 용접 시-종점의 처리는 엔드탭 위 50mm 이상되는 지점에서 처리하여 크레이터가 본체에 들어가지 않도록 하여야 한다. (4) 용접 종료후 가스절단법으로 제거하고 단부 마무리는 그라인더로 다듬질을 하며 어떤 경우도 해머로 엔드 탭을 제거해서는 안된다. (5) 용접 후 양단 절단시에는 엔드 탭의 생략이 가능하다. 3.8.10 용접 시공상의 주의 (1) 사전에 적정 용접조건(용접의 종류, 전압, 전류, 순서 및 방향)을 정하고 이후 이것을 철저히 준수하도록 작업을 진행하여야 한다. 용접의 취약 부분인 용접 비드의 시-종단 및 비드 이음에 결함이 발생하지 않도록 특히 유의하여 시공하여야 한다. (2) 서브머지드 아아크용접에 의해 필렛용접 및 맞댐용접을 시행하는 경우에는 이음의 형상에 맞는 충수를 선택하여 외관, 변형 등에 관하여 어색한 곳이 생기지 않도록 하여야 한다.	표 6-7-1-18 예열온도를 조정할 경우의 Pcm 조건 주 : 1) Pcm 산정식 $Pcm = C + \frac{Si}{30} + \frac{Mn}{20} + \frac{Cu}{20} + \frac{Ni}{60} + \frac{Cr}{20} + \frac{Mo}{15} + \frac{V}{10} + 5B(\%)$ 2) 예열온도 산정식 $Tp(^{\circ}C) = 1,440 Pw - 392$ $Pw = Pcm + \frac{H_{GL}}{60} + \frac{K}{40,000}$ 식중에서 H_{GL}:용접금속의 확산성수소량, K:용접계수의 구속도 3.8.9 엔드 탭 (1) 주부재의 그루브용접과 필렛용접의 양단에 부재와 동등한 그루브를 가진 엔드탭을 부착하여야 한다. (2) 모든 강구조물의 강재 용접시 적용하며, 그루브의 각 및 간격은 본 용접과 같아야 한다. (3) <u>모재와 엔드탭의 간격은 1 mm 이내이며, 엔드탭 길이는 50 mm 이상, 두께는 모재와 동일하게 처리하여 크레이터가 본체에 들어가지 않도록 하여야 한다.</u> (4) 용접 종료후 가스절단법으로 제거하고 단부 마무리는 그라인더로 다듬질을 하며 어떤 경우도 해머로 엔드 탭을 제거해서는 안된다. (5) 용접 후 양단 절단시에는 엔드 탭의 생략이 가능하다. 3.8.10 용접 시공상의 주의 (1) 사전에 적정 용접조건(용접의 종류, 전압, 전류, 순서 및 방향)을 정하고 이후 이것을 철저히 준수하도록 작업을 진행하여야 한다. 용접의 취약 부분인 용접 비드의 시·종단 및 비드 이음에 결함이 발생하지 않도록 특히 유의하여 시공하여야 한다. (2) 서브머지드 아아크용접에 의해 필렛용접 및 맞댐용접을 시행하는 경우에는 이음의 형상에 맞는 충수를 선택하여 외관, 변형 등에 관하여 어색한 곳이 생기지 않도록 하여야 한다.	• 도로교표준시방서(2004) 개정안에 따라 수정 • 모재와 엔드탭의 두께가 동일하게 하여야 용접입열이 동일하게 형성됨.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(3) 용접순서, 방향의 선택은 가능한 변형이 생기지 않고 잔류응력을 적게 하는 방법으로 하여야 하며, 용접자세는 회전지그를 이용하는 하향 또는 수평으로 하여야 한다. (4) 부분용입 홈용접의 시공 부분용입 홈용접의 시공에서 연속된 용접선을 2종의 용접법으로 시공할 때에는 앞의 비이드의 단부를 깎아내고 결함이 없는 것을 확인한 다음에 용접을 한다. 다만, 완전한 수동용접비이드가 선행될 때는 이를 적용하지 않는다. (5) 필렛 용접의 형상과 마무리 스캘럽(Scallop)이나 각종 브라켓 등 재편의 모서리부에서 끝나는 필렛용접은 모서리부를 감아 돌아서 연속으로 시공하여야 한다. 돌림용접의 길이는 기본으로 필렛용접 치수의 2배 이상이어야 한다. 비이드 형상이 불량한 경우에는 결함보수방법에 따라 살돋우기 보수를 하여야 한다. (6) 서브머지드 아아크용접법 또는 기타의 자동, 반자동 용접법을 사용할 때에는 이음도중에서 아아크를 끊지 않는 것이 좋다. 부득이 아아크를 끊는 경우에는 비드 단부를 50mm이상은 깎아내고 용접을 계속하도록 한다. (7) 서브머지드 아아크용접은 가불임 용접후 특히 습기를 피하고 24시간 이내에 하여야 한다. 수평용접을 하는 경우 1층의 최대값은 8mm로 한다. (8) 판두께가 두터운 맞대기 이음을 서브머지드 아아크용접법으로 다층 돌음 용접하는 경우에는 재편의 앞뒤를 번갈아가며 용접하는 것이 바람직하다. 이 경우 한쪽의 용접은 적어도 3층 이상을 돈운 후 반대측의 용접을 하는 것이 좋다. (9) 홈용접(Groove weld)의 덧붙임과 마무리 설계에서 마무리를 지정하지 않는 홈용접에 있어서는 표 7-29에 표시한 범위내의 덧붙임인 경우 용접한 대로 두어도 좋다. 다만, 덧붙임이 표 7-29의 값을 초과할 때에는 비이드 형상, 특히 끝단부를 그라인더로 매끄럽게 마무리 하여야 한다. 마무리 작업시 모재의 판두께를 0.5mm 이상 얇게 하는 작업을 해서는 안된다.	(3) 용접순서, 방향의 선택은 가능한 변형이 생기지 않고 잔류응력을 적게 하는 방법으로 하여야 하며, 용접자세는 회전지그를 이용하는 하향 또는 수평으로 하여야 한다. (4) 부분용입 그루브용접의 시공 부분용입 그루브용접의 시공에서 연속된 용접선을 2종의 용접법으로 시공할 때에는 앞의 비이드의 단부를 깎아내고 결함이 없는 것을 확인한 다음에 용접을 한다. 다만, 완전한 수동용접비이드가 선행될 때는 이를 적용하지 않는다. (5) 필렛 용접의 형상과 마무리 스캘럽(scallop)이나 각종 브래킷 등 재편의 모서리부에서 끝나는 필렛용접은 모서리부를 감아 돌아서 연속으로 시공하여야 한다. 돌림용접의 길이는 기본으로 필렛용접 치수의 2배 이상이어야 한다. 비이드 형상이 불량한 경우에는 결함보수방법에 따라 살돋우기 보수를 하여야 한다. (6) 서브머지드 아아크용접법 또는 기타의 자동, 반자동 용접법을 사용할 때에는 이음도중에서 아아크를 끊지 않는 것이 좋다. 부득이 아아크를 끊는 경우에는 비드 단부를 50 mm이상은 깎아내고 용접을 계속하도록 한다. (7) 서브머지드 아아크용접은 가불임 용접후 특히 습기를 피하고 24시간 이내에 하여야 한다. 수평용접을 하는 경우 1층 두께의 최대값은 8 mm로 한다. (8) 판두께가 두터운 맞대기 이음을 서브머지드 아아크용접법으로 다층 돌음 용접하는 경우에는 재편의 앞뒤를 번갈아가며 용접하는 것이 바람직하다. 이 경우 한쪽의 용접은 적어도 3층 이상을 돈운 후 반대측의 용접을 하는 것이 좋다. (9) 그루브용접(groove weld)의 덧붙임과 마무리 설계에서 마무리를 지정하지 않는 그루브용접에 있어서는 표 6-7-1-19에 표시한 범위내의 덧붙임인 경우 용접한 대로 두어도 좋다. 다만, 덧붙임이 표 6-7-1-19의 값을 초과할 때에는 비이드 형상, 특히 끝단부를 그라인더로 매끄럽게 마무리 하여야 한다. 마무리 작업시 모재의 판두께를 0.5 mm 이상 얇게 하는 작업을 해서는 안된다.	

비 이 드 폭 (B)	덧 불 임 높 이 (h)
$B < 15$	$h \leq 3$
$15 \leq B < 25$	$h \leq 4$
$B \geq 25$	$h \leq \frac{4}{25} \cdot B$

비 이 드 폭 (B)	덧 불 임 높 이 (h)
$B < 15$	$h \leq 3$
$15 \leq B < 25$	$h \leq 4$
$B \geq 25$	$h \leq \frac{4}{25} \cdot B$

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표 7-29 홈용접의 덧붙임(mm)	표 6-7-1-19 그루브용접의 덧붙임(mm)	
(10) 홈용접에서는 기본적으로 안쪽 개선부에 가우징(Gouging)을 하도록 한다. 가우징 후에는 그라인더, 와이어 포일 등으로 전극 카본이나 가우징 찌꺼기를 제거하도록 한다. 3.8.11 용접부 검사 용접부의 검사는 비파괴 검사를 적용하여야 하며 KS기준에 맞아야 한다. 비파괴 검사의 종류는 다음과 같다. ① 방사선 투과검사 (R.T: KS B 0845) : 홈 용접부 ② 초음파 탐상검사 (U.T: KS B 0896) : 홈 용접부 ③ 자분 탐상검사 (M.T: KS D 0213) : 홈 또는 필렛용접부 ④ 침투액 탐상검사 (P.T: KS B 0816) : 필렛용접부 ⑤ 육안 검사 : 용접부 외관조사 비파괴 검사의 시기는 용접 완료후 24시간 경과 후로 한다. (1) 일반사항 ① 시공자는 비파괴검사 전문회사에 검사를 의뢰하며, 검사회사의 장비, 능력 및 검사자의 자격 등에 대하여 감독자의 승인을 받아야 한다. ② 시공자는 검사자로 하여금 본 시방기준을 적용토록 주지시켜야 하며, 검사의 과정 및 판정 등에 대해서는 검사자 고유의 권한으로 침해할 수 없다. ③ 검사자는 검사기록, 검사결과 등 검사관련자료 일체(육안 검사포함)를 서명 날인하여 원본을 감독자에게 제출하여야 한다. ④ 모든 검사는 취약부위 및 육안검사 의심부위를 우선적으로 실시하여야 하며 검사부위 지정에 대한 권한은 감독자에게 있다. ⑤ 시공자는 모든 부재에 대하여 육안검사를 시행하며 주요부재에 대해서는 검사기록을 유지하고 의심부위는 자체적으로 비파괴검사로 확인할 의무가 있다. ⑥ 시공자는 관련분야에 5년 이상 종사한 자를 육안검사자로 지정하여 현장에 상주 배치하여야 하며 검사결과를 감독자에게 수시로 보고할 수 있도록 조치하여야 한다.	(10) 그루브용접에서는 기본적으로 안쪽 개선부에 가우징(gouging)을 하도록 한다. 가우징 후에는 그라인더, 와이어 포일 등으로 전극 카본이나 가우징 찌꺼기를 제거하도록 한다. 3.8.11 용접부 검사 용접부의 검사는 비파괴 검사를 적용하여야 하며 KS기준에 맞아야 한다. 비파괴 검사의 종류는 다음과 같다. ① 방사선 투과검사 (R.T: KS B 0845) : 그루브용접부 ② 초음파 탐상검사 (U.T: KS B 0896) : 그루브용접부 ③ 자분 탐상검사 (M.T: KS D 0213) : 홈 또는 필렛용접부 ④ 침투액 탐상검사 (P.T: KS B 0816) : 필렛용접부 ⑤ 육안 검사 : 용접부 외관조사 비파괴 검사의 시기는 일반강은 용접 완료후 24시간 경과, 고장력강은 48시간 경과 후로 한다. (1) 일반사항 ① 계약상대자는 비파괴검사 전문회사에 검사를 의뢰하며, 검사회사의 장비, 능력 및 검사자의 자격 등에 대하여 감독자의 승인을 받아야 한다. ② 계약상대자는 검사자로 하여금 이 시방기준을 적용토록 주지시켜야 하며, 검사의 과정 및 판정 등에 대해서는 검사자 고유의 권한으로 침해할 수 없다. ③ 검사자는 검사기록, 검사결과 등 검사관련자료 일체(육안 검사포함)를 서명 날인하여 원본을 감독자에게 제출하여야 한다. ④ 모든 검사는 취약부위 및 육안검사 의심부위를 우선적으로 실시하여야 하며 검사부위 지정에 대한 권한은 감독자에게 있다. ⑤ 계약상대자는 모든 부재에 대하여 육안검사를 시행하며 주요부재에 대해서는 검사기록을 유지하고 의심부위는 자체적으로 비파괴검사로 확인할 의무가 있다. ⑥ 계약상대자는 관련분야에 5년 이상 종사한 자를 육안검사자로 지정하여 현장에 상주 배치하여야 하며 검사결과를 감독자에게 수시로 보고할 수 있도록 조치하여야 한다.	• 도로교 표준시방서(2004) 개정안에 따라 관련 내용 수정

구 분	부 재	검사방법	검 사 기 준	비고
이음부 전체		육안검사	용접부위 100%	
맞대기 이음 완전용입 홈 용접	I형 보, 박스형 보, 라멘 보 등의 인장플랜지 트러스, 아아치 등의 인장 부재	R.T 또는 U.T	한이음에 대해 1장 (클레이터 측)	
	상기부재의 압축측	”	5개이음에 대해 1장	
	I형보, 박스형보의 복부판	”	2개이음에 대해 1장 (인장측)	
	강상판 판형복부판의 수평 이음	”	한이음에 대해 1장 (클레이터측)	
모서리 이음 및 T이음의 완전용입부	인장부재	U.T	용접장의 20% 비율	
	압축측	U.T	용접장의 5% 비율	
필렛용접	주요부재	MT 또는 P.T	용접길이의 5% 비율	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
⑦ 감독자는 검사자가 검사업무를 성실히 이행치 않는다고 판단될 경우 검사자의 변경을 시공자에게 요구할 수 있으며 이 경우 시공자는 즉시 감독자의 요구를 수용하여야 한다. ⑧ 검사결과에 대한 신뢰성에 문제가 있다고 판단될 경우 감독자는 검사결과중 일부에 대해 재검사를 요구할 수 있으며 시공자는 이를 수용하여야 한다. (2) 검사방법 및 검사기준 ① 공장용접 공장용접검사는 표 7-30에 따른다. 표7-30공장용접검사 ② 현장용접 현장용접검사는 표 7-31에 따른다.	⑦ 감독자는 검사자가 검사업무를 성실히 이행치 않는다고 판단될 경우 검사자의 변경을 계약상대자에게 요구할 수 있으며 이 경우 계약상대자는 즉시 감독자의 요구를 수용하여야 한다. ⑧ 검사결과에 대한 신뢰성에 문제가 있다고 판단될 경우 감독자는 검사결과중 일부에 대해 재검사를 요구할 수 있으며 계약상대자는 이를 수용하여야 한다. (2) 공장용접부 검사 방법 및 기준 ① 완전용입 그르브용접부에 대해서는 방사선 투과검사 또는 초음파 탐상검사를 다음과 같이 실시 한다. 가. 인장 또는 교번하중을 받는 용접부의 검사는 시,종점부에는 방사선투과 검사(2매)로 하고, 나머지 길이는 초음파탐상으로 전수 검사를 실시하여야 한다. 나. 복부판의 수직맞대기 이음의 경우는 부분검사로 최대 인장점으로부터 복부판 높이의 1/2범위까지 초음파탐상 검사를 실시하여야 한다. 다만, 교번부에 위치하는 이음부는 100% 초음파탐상검사를 실시하여야 한다. 복부판의 수평맞대기 이음의 경우는 부분검사로 용접부의 1/4길이를 초음파탐상 검사로 실시한다. 다. 압축응력이나 전단응력을 받는 맞대기 이음부는 50%의 초음파탐상 검사를 실시하여야 한다. 크로스빔의 상부플랜지와 주 거더의 상부플랜지 또는 스트링거의 상부플랜지와의 맞대기 이음부는 100%의 초음파탐상검사를 실시하여야 한다. 방사선투과검사나 초음파탐상검사의 부분검사는 이음부 전체에 균등이 분포하여야 하며, 이때 결함이 발견될 경우에는 1로트의 나머지 용접부 전 길이에 대해 검사를 실시하여야 한다. 라. T이음부나 모서리 이음의 완전용입부는 초음파 탐상검사를 실시한다. 마. 초음파탐상 검사에서 결함이 발견된 경우에는 보수부와 보수부 양쪽으로 각 50mm씩 추가검사를 실시하여야 한다.	• 도로교 표준시방서(2004)의 비파괴 검사기준에 따라 내용을 수정

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	② 필렛용접부에 대해서는 다음과 같이 자분탐상검사를 실시하는 것을 기본으로 한다. 가. SM-520 이하인 주거더의 복부판과 플랜지간의 필렛용접부는 자분탐상검사를 단부를 포함하여 매 용접길이 3m당 300mm의 길이에 대해 실시하여야 하며 용접길이가 3m가 되지 않는 경우 또는 용접이음형태가 바뀐 곳에서도 300mm의 자분탐상검사를 실시하여야 한다. 이때, 용접결함이 발견될 경우에는 용접의 전체길이 또는 용접결함이 발견된 위치로 부터 양쪽으로 각 1.5m중 짧은 쪽을 선택하여 자분탐상검사를 다시 실시하여야 하며, 비록 용접결함 구간이 3.0m 이하라도 이를 실시하여야 한다. 기타 다른 주요부재의 필렛용접은 육안검사를 실시하는 것을 기본으로 하고 균열의 의심이 있는 경우에만 위의 기준에 준하여 실시한다. 나. SM570 이상인 주 거더의 복부판과 플랜지 또는 플랜지와 종 리브간의 필렛용접부는 자분탐상검사를 단부를 포함하여 매 용 접길이 3m당 300mm의 길이에 대해 실시하여야 한다. 자분탐상 검사에서 중대한 결함이 발견 또는 예상될 경우에는 감독원은 검사량을 증가 시킬수 있다. ③ 부분용입 그르브용접부에 대해서는 단부를 포함하여 매 용접길이 3m당 300mm의 길이에 대해 초음파탐상검사를 실시하며 용접길이 가 3m가 되지 않는 경우, 또는 용접이음형태가 바뀐 곳에서도 300mm의 초음파탐상검사를 실시하여야 한다. 이때, 용접결함이 발 견될 경우에는 용접의 전체길이 또는 용접결함이 발견된 위치로 부 터 양쪽으로 각1.5m(3.0m)에 대하여 초음파탐상검사를 다시 실시하 여야 하며, 비록 용접결함 구간이 3.0m 이하 라도 이를 실시하여야 한다. 단, 판정기준은 용입깊이 및 용입깊이내의 중요 결함을 확인하는 것으로 하여야 한다. ④ 일렉트로 슬래그 용접(ESW) 또는 일렉트로 가스 용접(EGW)에 의 해 용접된 용접부에 대해서는 방사선 투과검사를 기본으로 한다. 만 약, 초음파 탐상검사를 실시한 경우에는 보완적으로 방사선 투과검 사를 실시하여야 한다.	• 도로교 표준시방서(2004) 개정안의 비파괴 검사기준에 따라 내용 을 수정

구 분	부 재	검사방법	검 사 기 준
이음부 전체		육안검사	용접부위 100%
맞대기 이음	강13-	R.T 또는 U.T	용접의 시작, 끝단 및 교차부를 촬영, 그 중간부는 m당 1개소
필렛용접	주요부재	M.T 또는 P.T	용접길이의 10%
강관말뚝 용 접	직경 600mm 이하	U.T	20이음당 1이음 (전주변장)
	직경 600mm 초과	"	10이음당 1이음 (전주변장)

검 사 방 법	부 위	판 정 기 준	비 고
방사선 검사 (R.T)	인 장 측	2급 이상	KS B 0845
	압 축 측	3급 이상	
초음파 탐상검사 (U.T)	인 장 측	2급 이상	KS B 0896
	압 축 측	3급 이상	
자분 탐상검사 (M.T) 침투 탐상검사 (P.T)	모 든 부 재	2급 이상	KS D 0213 KS B 0816

검 사 방 법	부 위	판정기준	비 고
방사선 검사 (R.T)	인장 및 교번응력이 작용하는 부재의 용접부	2급 이상	KS B 0845
	압축 및 전단응력이 작용하는 부재의 용접부	3급 이상	
초음파 탐상검사 (U.T)	인장 및 교번응력이 작용하는 부재의 용접부	2급 이상	KS B 0896
	압축 및 전단응력이 작용하는 부재의 용접부	3급 이상	
자분 탐상검사 (M.T) 침투 탐상검사 (P.T)	모 든 부 재	2급 이상	KS D 0213 KS B 0816

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표 7-31 현장 용접 검사 (3) 판정기준(내부결함 및 균열 검사) 용접부 검사 판정기준은 표 7-32에 따른다. 표 7-32 용접검사 판정기준 단, U.T의 검출 Level은 L Level (4) 용접비이드의 외관 형상의 검사 용접비이드의 외관형상에 대한 검사는 다음 표 7-33에 따른다	(3) 현장용접부 검사 방법 및 기준 ① 강바닥판을 제외한 주거더의 플랜지, 복부판, 종리브 그리고 강재교각의 보와 기둥의 용접부는 방사선투과 또는 초음파탐상 검사로 전수검사를 하여야 한다. ② 강바닥판의 데크프레이트간 용접부는 방사선투과검사 또는 초음파탐상검사를 실시하여야 한다. 방사선투과검사를 할 경우에는 시,종단에 연속해서 2매 중간부에서는 1m당 1매 또는 용접와이어의 시,종점부에서 1매를 검사하여야 한다. 또한 십자 교차점에서는 사방으로 각 2매씩 검사하여야 한다. 방사선 투과검사에 의한 샘플링 검사를 실시한 경우에는 결함부의 양측 각 1m의 범위에 대해서는 추가검사를 실시하고, 이들 개소에서도 결함이 발생된 경우에는 그 이음부 전체를 검사하여야 한다. 방사선투과 검사 대신 초음파탐상검사로 할 경우에는 용접이음부 전 길이를 실시 하는 것으로 하여야 한다. ③ 현장용접에 필렛용접부 및 부분용입 그르브용접부가 있는 경우에는 공장용접부 검사 기준에 준한다. (4) 판정기준(내부결함 및 균열 검사) 용접부 검사 판정기준은 표 6-7-1-20에 따른다. 표 6-7-1-20 용접검사 판정기준 단, U.T의 검출 Level은 L Level (5) 용접비이드의 외관 형상의 검사 용접비이드의 외관형상에 대한 검사는 다음 표 6-7-1-21에 따른다	• 도로교 표준시방서(2004) 개정안의 비파괴 검사기준에 따라 내용을 수정

구분	부 위	관 정 기 준	비 고
용접비이드 표면의 피트	맞대기이음, T이음, 모서리 이음	없을것	
	필렛용접, 부분용입 홈용 접	한 이음에 대해 3개 또는 1m에 대해 3개 허용	단, 1mm 이하의 피트는 3개를 1개 로 간주
용접비이드 의 표면요철	-	비이드 길이 25mm당 요철 3mm 이하	
용접덧살	-	용접덧살의 높이가 3mm 이하	
용접비이드 폭의 불균일	-	비이드 길이 150mm의 범위 내에서 5mm 이하	
언더컷	1차응력에 직 교하는 비이드 종단부	0.3mm 이하	주요부재
	1차응력에 평 행하는 비이드 종단부	0.5mm 이하	
	2차 부재 비이드 종단부	0.8 mm 이하	
오버랩	-	없을것	
필렛용접 크기	-	- 양단 50mm 제외부분 용접길이 10%범위에서 -1.0mm 까지 허용 - 나머지 부분 목두께, 변길이, 필렛치수 등은 설 계치 보다 작아서는 안됨.	
가스 절단면	주요부재	- 표면거칠기 : 50S 이하 - 노 치 : 없어야 함 - 슬래그 : 쉽게 떨어질 것 - 상연상태 : 매끄러운 상태	절삭면 표면거칠기 50S 이하
	2차 부재	- 노면거칠기 : 100S 이하 - 노치깊이 : 1mm 이하 - 슬래그 : 쉽게 떨어질 것 - 상연상태 : 매끄러운 상태	
균 열	-	있어서는 안됨	
스파타	-	있어서는 안됨	
적 층	주요부재의 홈 용접부	있어서는 안됨	육안검사, 의심부 위는 U.T로 검사
루트면 오목한 굴곡	주요부재의 용접 개선부	- 용접목살의 두께는 얇은쪽 부재 보 다 5% 또는 1mm이상 작아서는 안됨	
스터드용접	-	- 표면의 플럭스 및 슬래그 혼입 : 있어서는 안됨 - 언더컷 : 뾰족한 노치형상 및 깊이 0.5mm이상인 언더컷은 있어서 는 안됨 - 스테드 레벨의 마감높이 : 설계치 ±2mm를 초과해서는 안됨	덧붙임은 전체에 대해 실시 (덧붙임 이란 높이 1mm이 상, 폭 0.5mm이 상을 말함)

구분	부 위	관 정 기 준	비 고
용접비이드 표면의 피트	맞대기이음, T이음, 모서리 이음	없을것	
	필렛용접, 부분용입 그루 브용접	한 이음에 대해 3개 또는 1m에 대해 3개 허용	단, 1mm 이하의 피트는 3개를 1개 로 간주
용접비이드 의 표면요철	-	비이드 길이 25mm당 요철 3mm 이하	
용접덧살	-	용접덧살의 높이가 3mm 이하	
용접비이드 폭의 불균일	-	비이드 길이 150mm의 범위 내에서 5mm 이하	
언더컷	1차응력에 직 교하는 비이드 종단부	0.3mm 이하	주요부재
	1차응력에 평 행하는 비이드 종단부	0.5mm 이하	
	2차 부재 비이드 종단부	0.8mm 이하	
오버랩	-	없을것	
필렛용접 크기	-	- 양단 50mm 제외부분 용접길이 10%범위에서 -1.0mm 까지 허용 - 나머지 부분 목두께, 변길이, 필렛치수 등은 설 계치 보다 작아서는 안됨.	
가스 절단면	주요부재	- 표면거칠기 : 50S 이하 - 노 치 : 없어야 함 - 슬래그 : 쉽게 떨어질 것 - 상연상태 : 매끄러운 상태	절삭면 표면거칠기 50S 이하
	2차 부재	- 노면거칠기 : 100S 이하 - 노치깊이 : 1mm 이하 - 슬래그 : 쉽게 떨어질 것 - 상연상태 : 매끄러운 상태	
균 열	-	있어서는 안됨	
스파타	-	있어서는 안됨	
적 층	주요부재의 그루브용접부	있어서는 안됨	육안검사, 의심부 위는 U.T로 검사
루트면 오목한 굴곡	주요부재의 용접 개선부	- 용접목살의 두께는 얇은쪽 부재 보 다 5% 또는 1mm이상 작아서는 안됨	
스터드용접	-	- 표면의 플럭스 및 슬래그 혼입 : 있어서는 안됨 - 언더컷 : 뾰족한 노치형상 및 깊이 0.5mm이상인 언더컷은 있어서 는 안됨 - 스테드 레벨의 마감높이 : 설계치 ±2mm를 초과해서는 안됨	덧붙임은 전체에 대해 실시 (덧붙임 이란 높이 1mm이 상, 폭 0.5mm이 상을 말함)

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표 7-33 용접비이드의 외관 형상검사	표 6-7-1-21 용접비이드의 외관 형상검사	

구분	결합의 종류	보 수 방 법
1	굽힌 자국 등의 강재의 표면결합	깊이 1mm 이하는 그라인더로 마무리 깊이 1mm 이상은 덧붙임 용접하여 그라인더로 마무리 그라인더의 마무리 면의 조도 50S 이하임
2	강판단면의 층상갈라짐	동일원판에서 절단된 모든 부재를 추적하여 U.T 등에 의한 결함 유무를 확인하고 수정방안을 작성하여 제출하고 감독자 승인을 받아야 함
3	강재끝면의 층상균열	판 두께의 1/4정도의 깊이에 가우징을 하고 용접 덧붙임 한 후 그라인더 마무리
4	가스 절단면의 노치(Notch)	2mm 미만은 그라인더로 끝마무리 2mm 이상은 노치부분을 축방향으로 10mm 이상의 범위에 걸쳐서 깎아내고 보수용접 후 그라인더로 끝마무리
5	언 더 컷(Under cut)	깊이 $\Phi \leq 0.8\text{mm}$: 그라인더 끝마무리 깊이 $\Phi > 0.8\text{mm}$: 비이드용접한 후 그라인더로 마무리 홈 비이드의 길이는 40mm 이상으로 함
6	아아크 스트라이크(Arc Strike)	깊이 $\Phi \leq 4\text{mm}$: 그라인더 끝마무리 깊이 $\Phi > 4\text{mm}$: 비이드용접한 후 그라인더로 마무리 용접비이드의 길이는 40mm 이상으로 함
7	용접부균열, 용접비이드의 피트(Pit), 오우버랩(Overlap)	발생원인을 규명하고, 아아크에어가우징(Arc Air Gouging)으로 결함부분을 완전히 제거하고 재용접한 다음 그라인더로 마무리함. 용접 비이드의 최소길이는 40mm 이다.
8	용접비이드의 요철	심한 것은 그라인더로 부분을 깎아서 고르게 함
9	용접부의 내부균열	중대 결함으로서 갈라진 부분을 완전히 제거하고 발생원인을 규명하여 거기에 따른 보수용접 및 그라인더 끝 마무리
10	스 패 터(Spatter)	피칭해머 또는 그라인더로 끝마무리
11	용접부의 블로우 홀 슬래그용입 및 용입 부족	아아크에어 가우징으로 결함부분을 제거하고 재용접
12	스터드 용접부의 결합	해머타격검사로 파손된 용접부는 완전히 제거하고 모재면을 정리한 다음 재용접한다. 언더컷 덧붙임 부족에 대한 피복봉에 의한 용접은 피하는 것이 좋다.

구분	결합의 종류	보 수 방 법
1	굽힌 자국 등의 강재의 표면결합	깊이 1mm 이하는 그라인더로 마무리 깊이 1mm 이상은 덧살 용접하여 그라인더로 마무리 용접비드는 길이 40 mm 이상으로 한다. 그라인더의 마무리 면의 조도 50S 이하임
2	강판단면의 층상갈라짐	동일원판에서 절단된 모든 부재를 추적하여 U.T 등에 의한 결함 유무를 확인하고 수정방안을 작성한 후 제출하고 감독자 승인을 받아야 함
3	강재끝면의 층상균열	판 두께의 1/4정도의 깊이에 가우징을 하고 덧살 용접을 한 후 그라인더 마무리
4	가스 절단면의 노치(Notch)	2mm 미만은 그라인더로 끝마무리 2mm 이상은 노치부분을 축방향으로 10mm 이상의 범위에 걸쳐서 깎아내고 보수용접 후 그라인더로 끝마무리
5	언 더 컷(Under cut)	깊이 $\Phi \leq 0.8\text{mm}$: 덧살 용접한 후 그라인더로 마무리 깊이 $\Phi > 0.8\text{mm}$: 덧살 용접한 후 그라인더로 마무리 홈비이드의 길이는 40mm 이상으로 함
6	아아크 스트라이크(Arc Strike)	깊이 $\Phi \leq 4\text{mm}$: 그라인더 끝마무리 깊이 $\Phi > 4\text{mm}$: 덧살 용접한 후 그라인더로 마무리 용접비이드의 길이는 40mm 이상으로 함
7	용접부균열, 용접비이드의 피트(Pit), 오우버랩(Overlap)	발생원인을 규명하고, 아아크에어가우징(arc air gouging)으로 결함부분을 완전히 제거하고 재용접한 다음 그라인더로 마무리함. 용접 비이드의 최소길이는 40mm 이다.
8	용접비이드의 요철	심한 것은 그라인더로 부분을 깎아서 고르게 함
9	용접부의 내부균열	중대 결함으로서 갈라진 부분을 완전히 제거하고 발생원인을 규명하여 거기에 따른 보수용접 및 그라인더 끝 마무리
10	스 패 터(Spatter)	치평해머 또는 그라인더로 끝마무리
11	용접부의 블로우 홀 슬래그용입 및 용입 부족	아아크에어 가우징으로 결함부분을 제거하고 재용접
12	스터드 용접부의 결합	해머타격검사로 파손된 용접부는 완전히 제거하고 모재면을 정리한 다음 재용접한다. 언더컷 덧붙임 부족에 대한 피복봉에 의한 용접은 피하는 것이 좋다.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.8.12 결함부의 보수 (1) 일반사항 ① 결함을 용접으로 보수하는 경우에는 모두 용접관리대장에 기록하여야 한다. ② 결함부의 처리요령을 구체적으로 작성하여 감독자의 승인을 받아야 한다. ③ 보수 용접기준 가. 비드크기 및 예열은 가불임 용접기준을 적용하고 길이는 40mm 이상으로 한다. 나. 균열 및 용접결함이 있는 경우에는 즉시 비파괴 검사를 실시하여 균열의 정도와 범위 및 보수방법 등에 대하여 승인을 받은 후 보수하여야 한다. (2) 결함부의 보수는 표 7-34에 표시한 요령으로 한다. 표 7-34 결함부의 보수방법	3.8.12 결함부의 보수 (1) 일반사항 ① 결함을 용접으로 보수하는 경우에는 모두 용접관리대장에 기록하여야 한다. ② 결함부의 처리요령을 구체적으로 작성하여 감독자의 승인을 받아야 한다. ③ 보수 용접기준 가. 비드크기 및 예열은 가불임 용접기준을 적용하고 길이는 40 mm 이상으로 한다. 나. 균열 및 용접결함이 있는 경우에는 즉시 비파괴 검사를 실시하여 균열의 정도와 범위 및 보수방법 등에 대하여 승인을 받은 후 보수하여야 한다. (2) 결함부의 보수는 표 6-7-1-22에 표시한 요령으로 한다. 표 6-7-1-22 결함부의 보수방법	

강재		강재 표면온도	냉각법
조질강(Q)		750℃ 이하	공냉 또는 공냉 후 600℃ 이하에서 수냉
열가공 제어강 (TMC)	Ceq > 0.38	900℃ 이하	공냉 또는 공냉 후 500℃ 이하에서 수냉
	Ceq ≤ 0.38	900℃ 이하	가열직후 수냉 또는 공냉
기타강재		900℃ 이하	적열상태에서의 수냉은 피한다.

종 류		기 준
홈 용 접	루우트 간격의 오차	규정치±1.0mm 이하
	관두께 방향의 재편의 편심	얇은쪽 관두께의 1/10 이하
	뒷반침판을 사용할때의 밀착도	0.5mm 이하
	홈경사 각도	규정치±10°
필렛용접	재편의 밀착도	1.0mm 이하

종 류	기 준
가붙임 필렛용접의 길이	80mm 이상
변의 길이	4mm 이상

종 류		기 준
홈 용 접	루우트 간격의 오차	규정치±1.0 mm 이하
	관두께 방향의 재편의 편심	얇은쪽 관두께의 1/10 이하
	뒷반침판을 사용할때의 밀착도	0.5 mm 이하
	홈경사 각도	규정치 -5°, +10°
필렛용접	재편의 밀착도	1.0 mm 이하

종 류	기 준
가붙임 필렛용접의 길이	80 mm 이상
총 두께	4 mm 이상

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.8.13 기타 (1) 용접에 의한 변형의 제거 ① 용접으로 생긴 변형은 기계적방법이나 가열방법으로 교정하여야 한다. ② 가열변형 교정을 할 경우 온도는 900℃ 이하로 하지만 공냉으로 실시하며, 650℃ 이하의 경우는 수냉도 가능하다. (2) 고리, 가설용 공구의 붙이기 ① 공장내 운반, 가설 등의 사용에 쓰이는 고리, 공구 등을 붙일 때의 용접은 공장내에서 하고, 조건은 공장용접과 동등 이상이라야 한다. ② 고리, 공구 등의 제거는 모재에 유해한 결함을 남기지 않도록 주의하여야 한다. 3.8.14 용접의 품질관리 (1) 용접 정밀도 기준은 표 7-35와 같다. 표 7-35 용접 정밀도 기준 (2) 가붙임 용접시 허용기준은 표 7-36과 같다. 표 7-36 가붙임 용접 허용 기준	3.8.13 기타 (1) 용접에 의한 변형의 제거 용접으로 생긴 변형은 기계적방법이나 가열방법으로 교정하여야 한다. 가열방법을 이용한 교정시 다음 표 6-7-1-23에 따른다 표 6-7-1-23 가열 방법을 이용한 교정 (2) 고리, 가설용 공구의 붙이기 ① 공장내 운반, 가설 등의 사용에 쓰이는 고리, 공구 등을 붙일 때의 용접은 공장내에서 하고, 조건은 공장용접과 동등 이상이라야 한다. ② 고리, 공구 등의 제거는 모재에 유해한 결함을 남기지 않도록 주의하여야 한다. 3.8.14 용접의 품질관리 (1) 용접 정밀도 기준은 표 6-7-1-24와 같다. 표 6-7-1-24 용접 정밀도 기준 (2) 가붙임 용접시 허용기준은 표 6-7-1-25과 같다. 표 6-7-1-25 가붙임 용접 허용 기준	• 도로교표준시방서(2004) 개정안에 따라 내용을 수정 • 도로교표준시방서 표 2.3.6에 맞게 조정

종 류	기 준
용접의 시단 및 종단	엔드탭상 50mm 이상의 크레이터가 들어가지 않는 범위
서브머지드 아크용접법에서 수평 필렛용접을 할 때 1층 치수	8mm 이하

종 류	기 준
용접의 시단 및 종단	엔드탭상 50 mm 이상의 크레이터가 들어가지 않는 범위
서브머지드 아크용접법에서 수평 필렛용접을 할 때 1층 치수	8 mm 이하

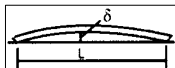
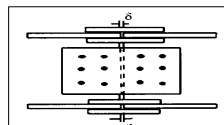
언 더 컷 의 위 치	허용오차 (mm)
주요부재의 재편에 작용하는 1차응력에 직교하는 비이드의 종단부	0.3
주요부재의 재편에 작용하는 1차응력에 평행하는 비이드의 종단부	0.5
2차 부재의 비이드 종단부	0.8

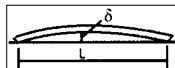
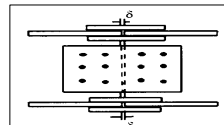
언 더 컷 의 위 치	허용오차 (mm)
주요부재의 재편에 작용하는 1차응력에 직교하는 비이드의 종단부	0.3
주요부재의 재편에 작용하는 1차응력에 평행하는 비이드의 종단부	0.5
2차 부재의 비이드 종단부	0.8

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(3) 용접기준은 표 7-37과 같다. 표 7-37 용 접 기 준 (4) 용접시 비이드 표면의 요철 (비이드 길이 25mm 범위에서의 고저차)는 3mm 이하로 한다. (5) 언더컷 (Under cut) 깊이의 허용오차는 표 7-38과 같다. 표 7-38 언더컷 깊이 허용오차 (6) 필렛용접은 변의 길이 및 두께에 대하여 지정 필렛치수 및 그것에 상당하는 목두께 이상 (단, 한 용접선 양단의 각각 50mm를 제외한 부분에서는 용접길이의 10%까지의 범위에서 -1.0mm의 오차를 인정함.)으로 한다. 3.9 스티드 용접 3.9.1 스티드 용접의 시공은 스티드 용접부에 용입불량부분이 없어야 한다. 3.9.2 용접보조재는 동일 공사중에 사양을 변경해서는 안된다. 부득이하여 변경하는 경우에는 아크 스티드 용접시험을 하여야 하며, 시험결과는 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.9.3 스티드 용접, 전류, 전압, 아크타임, 예열 등의 용접조건 및 보조재 등은 용접시공시험의 결과를 바탕으로 결정하여야 한다.	(3) 용접기준은 표 6-7-1-26과 같다. 표 6-7-1-26 용 접 기 준 (4) 용접시 비이드 표면의 요철 (비이드 길이 25 mm 범위에서의 고저차)는 3 mm 이하로 한다. (5) 언더컷 (Under cut) 깊이의 허용오차는 표 6-7-1-27과 같다. 표 6-7-1-27 언더컷 깊이 허용오차 (6) 필렛용접은 변의 길이 및 두께에 대하여 지정 필렛치수 및 그것에 상당하는 목두께 이상 (단, 한 용접선 양단의 각각 50 mm를 제외한 부분에서는 용접길이의 10%까지의 범위에서 -1.0 mm의 오차를 인정함.)으로 한다. 3.9 스티드 용접 3.9.1 스티드 용접의 시공은 스티드 용접부에 용입불량부분이 없어야 한다. 3.9.2 용접보조재는 동일 공사중에 사양을 변경해서는 안된다. 부득이하여 변경하는 경우에는 아크 스티드 용접시험을 하여야 하며, 시험결과는 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.9.3 스티드 용접, 전류, 전압, 아크타임, 예열 등의 용접조건 및 보조재 등은 용접시공시험의 결과를 바탕으로 결정하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.9.4 스티드 용접은 하향자세로 하여야 한다. 3.9.5 스티드 용접에서 아크타임의 허용차는 목표값에 대해 ±5% 이내로 한다. 3.9.6 용접부가 파손된 경우, 스티드는 플랜지면에서 5mm 이상 떨어져 가스절단을 해야 하고 그라인더로 모재면까지 마무리하고 동일 개소에 재용접해야 한다. 3.10 공장 조립 3.10.1 강구조물은 제작 후 공장에서 가조립을 실시하여야 하며, 이때 솟음량, 선형, 규격, 현장 이음부의 간격 및 볼트구멍의 정확도에 대하여는 조립정밀도의 기준에 따라 감독자의 확인을 받아야 하고, 공장의 가조립은 전체 구조물을 일시에 조립하도록 진행하여야 한다. 3.10.2 지면에서 약 70cm 높이에 견고한 기초로 받침 지지대를 세우고, 지지대 위에서 똑바로 세워 조립하여야 한다. 3.10.3 구조물을 부분적으로 조립해야 하는 경우에는 조립 부분의 명세와 조립 방법을 사전에 감독자에게 제출하여 승인을 받아야 한다. 3.10.4 공장 가조립의 순서는 설치되는 장소에 따라 현장조건을 감안하여 결정하여야 한다. 3.10.5 공장 가조립에서 주부재의 접합에는 드리프트 핀이나 가조임 볼트를 사용하여야 한다. 이때 사용하는 드리프트 핀이나 볼트의 최소수량은 부재의 접합에 사용되는 고장력 볼트 수량의 10 ~ 20% 정도라야 한다. 3.10.6 현장에서 조립하는 구조물의 부재는 잘 보이는 장소에 조립기호를 적정한 방법으로 표시 하여야 한다. 3.11 운 송 3.11.1 부재의 운송계획서는 감독자에게 제출하여 승인을 받아야 한다. 3.11.2 운송전 부재 순서별로 조립기호를 기입하고 스프라이스 플레이트도 부재에 맞게 운송한다. 3.11.3 운송중 손상의 우려가 있는 것은 목재 또는 앵글 등으로 견고하게 포장을 하여 부재가 파손이 되지 않도록 유의하여야 한다. 3.11.4 운송된 부재에 결함이 있을 경우에는 결함부위를 수정하여야 하며, 수정작업시 그 재질이 손상되지 않도록 교정작업을 실시하고 가열시 600℃를 초과해서는 안된다. 이는 도막 벗겨짐이나 강재의 찌그러짐 등을 유발할 수 있기 때문이다. 3.11.5 철도와 도로를 이용하여 구조물을 운반하는 경우에는 운반대차의 구조 및 싣는 방법에 유의하고, 운반도중 손상이 가지 않도록 하여야 한다.	3.9.4 스티드 용접은 하향자세로 하여야 한다. 3.9.5 스티드 용접에서 아크타임의 허용차는 목표값에 대해 ±5% 이내로 한다. 3.9.6 용접부가 파손된 경우, 스티드는 플랜지면에서 5 mm 이상 떨어져 가스절단을 하여야 하고 그라인더로 모재면까지 마무리하고 동일 개소에 재용접하여야 한다. 3.10 공장 조립 3.10.1 강구조물은 제작 후 공장에서 가조립을 실시하여야 하며, 이때 솟음량, 선형, 규격, 현장 이음부의 간격 및 볼트구멍의 정확도에 대하여는 조립정밀도의 기준에 따라 감독자의 확인을 받아야 하고, 공장의 가조립은 전체 구조물을 일시에 조립하도록 진행하여야 한다. 3.10.2 지면에서 약 700 mm 높이에 견고한 기초로 받침 지지대를 세우고, 지지대 위에서 똑바로 세워 조립하여야 한다. 3.10.3 구조물을 부분적으로 조립하여야 하는 경우에는 조립 부분의 명세와 조립 방법을 사전에 감독자에게 제출하여 승인을 받아야 한다. 3.10.4 공장 가조립의 순서는 설치되는 장소에 따라 현장조건을 감안하여 결정하여야 한다. 3.10.5 공장 가조립에서 주부재의 접합에는 드리프트 핀이나 가조임 볼트를 사용하여야 한다. 이때 사용하는 드리프트 핀이나 볼트의 최소수량은 볼트구멍 개수의 25% 이상, 복부판의 경우에는 15% 이상이어야 한다. 3.10.6 현장에서 조립하는 구조물의 부재는 잘 보이는 장소에 조립기호를 적정한 방법으로 표시하여야 한다. 3.11 운 송 3.11.1 부재의 운송계획서는 감독자에게 제출하여 승인을 받아야 한다. 3.11.2 운송전 부재 순서별로 조립기호를 기입하고 스프라이스 플레이트도 부재에 맞게 운송한다. 3.11.3 운송중 손상의 우려가 있는 것은 목재 또는 앵글 등으로 견고하게 포장을 하여 부재가 파손이 되지 않도록 유의하여야 한다. 3.11.4 운송된 부재에 결함이 있을 경우에는 결함부위를 수정하여야 하며, 수정작업시 그 재질이 손상되지 않도록 교정작업을 실시하고 가열시 600℃를 초과해서는 안된다. 이는 도막 벗겨짐이나 강재의 찌그러짐 등을 유발할 수 있기 때문이다. 3.11.5 철도와 도로를 이용하여 구조물을 운반하는 경우에는 운반대차의 구조 및 싣는 방법에 유의하고, 운반도중 손상이 가지 않도록 하여야 한다.	• 도로교 표준시방서(2003) 개정안에 따라 관련 내용을 수정

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.11.6 부재는 현장에서 조립하는 순서를 고려하여 현장에 적치하여야 한다. 3.11.7 부재는 직접 지면에 닿지 않도록 받침대를 고이고 받침대와 부재 접촉면 사이에 고무판 등을 설치하여 부재 도장부위가 손상되지 않도록 하여야 한다. 3.12 현장조립 3.12.1 모든 재료는 설계도서에 표시된 대로 정확히 조립하여야 하며, 조립순서를 지켜야 한다. 3.12.2 어떤 부분도 휘거나 갈라지거나 기타 손상을 입지 않도록 모든 재료는 조심스럽게 취급하여야 하며, 부재의 재질에 손상을 입히거나 변형을 일으키는 망치질을 해서는 안된다. 3.12.3 지지부나 영구히 접촉하는 부위의 표면은 가설전에 깨끗이 청소하여야 한다. 3.12.4 강구조물의 조립을 위한 받침대 및 비계는 좋은 지반을 선정하여 비틀림, 경사, 전도 등의 우려가 없고, 소정의 솜음을 고려하여 견고하게 수평으로 설치하여야 한다. 3.12.5 강구조물의 조립에는 소요 고장력 볼트 수의 1/3 이상의 가조임 볼트 및 드리프트 핀을 사용하고, 구멍을 잘맞추어 볼트 조임을 하여야 한다. 이때 드리프트 핀에 의하여 구멍을 확대시키거나, 손상시키지 않도록 하여야 한다. 3.12.6 강구조물에 부득이 구멍을 뚫어야 할 때에는 승인을 받아야 한다. 3.12.7 현장에서 연결할 부분은 연결구멍의 절반을 가설용 볼트나 핀으로 임시 연결하고 가설후 완전히 연결하여야 한다. 3.12.8 조립의 정밀도는 표 7-39를 따른다.	3.11.6 부재는 현장에서 조립하는 순서를 고려하여 현장에 적치하여야 한다. 3.11.7 부재는 직접 지면에 닿지 않도록 받침대를 고이고 받침대와 부재 접촉면 사이에 고무판 등을 설치하여 부재 도장부위가 손상되지 않도록 하여야 한다. 3.12 현장조립 3.12.1 모든 재료는 설계도서에 표시된 대로 정확히 조립하여야 하며, 조립순서를 지켜야 한다. 3.12.2 어떤 부분도 휘거나 갈라지거나 기타 손상을 입지 않도록 모든 재료는 조심스럽게 취급하여야 하며, 부재의 재질에 손상을 입히거나 변형을 일으키는 망치질을 해서는 안된다. 3.12.3 지지부나 영구히 접촉하는 부위의 표면은 가설전에 깨끗이 청소하여야 한다. 3.12.4 강구조물의 조립을 위한 받침대 및 비계는 좋은 지반을 선정하여 비틀림, 경사, 전도 등의 우려가 없고, 소정의 솜음을 고려하여 견고하게 수평으로 설치하여야 한다. 3.12.5 <u>강구조물의 조립시 드리프트 핀을 체결 부위마다 4개 이상 사용하고, 볼트 구멍의 이상여부를 확인한 후 소요 고장력 볼트 수의 1/2 이상의 가조립 볼트를 사용하고, 본 볼트를 체결시 볼트의 움직임을 확인한 후 본 볼트 체결에 들어간다. 단, 드리프트 핀에 의해 볼트 구멍에 손상이 있어서는 안 된다.</u> 3.12.6 강구조물에 부득이 구멍을 뚫어야 할 때에는 승인을 받아야 한다. 3.12.7 <u>현장에서 지조립시 연결할 부분은 드리프트 핀을 체결부위마다 4개이상, 가볼트 5% 이상을 연결한 후에 본볼트를 체결한다. 본 볼트 체결이 완료될 때까지 강구조물을 들고 있는 크레인을 풀어서는 안된다. 본볼트가 완전 체결 완료되면 드리프트 핀 및 가볼트를 빼고 크레인에 연결된 케이블을 해체한다.</u> 3.12.8 조립의 정밀도는 표 6-7-1-28를 따른다.	• 마찰 접합의 경우 볼트가 볼트 구멍에 여유에 의해서 움직일 수 있어야 한다.(동해건설사업소) • 도로교 표준시방서(2003) 개정안에 따라 관련 내용을 수정 • 드리프트 핀이 강구조물의 중량을 일정부분 분담하며 크레인 이 들고 있는 상태이므로 지상과 동일한 작업조건으로 시행

번호	대 상	항 목	규		격		비 고
			관형, 상자형들보, 강13-		트리스, 아이치, 라멘		
1	부재의 정밀도	부재높이 (H)	H≤2m 2<H≤3m 3<H≤4m 4<H≤5m	±4mm ±5mm ±6mm ±7mm	H≤1m H>1m	±2mm ±3mm	현장이음부의 상대오차를 왼쪽값의 1/2로 함
2		플랜지폭 (W)	W≤1m W>1m	±2mm ±4mm	W≤1m W>1m	±2mm ±4mm	
3		부재길이 (L)	L≤10m L>10m	±3mm ±4mm	L≤10m L>10m	±3mm ±4mm	
4		압축부재의 구부러짐	-		$\delta = \frac{L}{1000}$ 		
5	조립의 정밀도	강판의 평탄도	관형의 복부판 * H : 복부판 높이(mm)	$\frac{H}{250}$ mm	플랜지 및 복부판	$\frac{W}{150}$ (mm) * W :용접선 간격	현장이음부의 상대오차를 왼쪽값의 1/2로 함
상자형들보, 플랜지 및 강13-			$\frac{H}{150}$ mm W:리브 간 격 또는 복 부판 간격				
플랜지의 직각도 1/100							
6		전장, 지간	$\pm (10 + \frac{L}{10})$ mm, * L : 전장 또는 지간 (m)				
7		보, 트리스의 중심간거리	$\pm(4(B-2) \times 0.5)$ mm * B : 설계중심간 거리 m				
8		현장이음부의 간격	$\delta \leq 3$ (mm)	 조립 간격 으로 부터 의 조립 오차			
9	숫 음	L ≤ 20 : ±5 mm 20 < L ≤ 40 : -5 ~+10 mm 40 < L ≤ 80 : -5 ~+15 mm 80 < L ≤ 100 : -5 ~+25 mm * L : 지간장길이 m					
10	신축장치	길이의 차 L ≤ 10 : -5 ~+10 mm L > 10 : -5 ~+10 (10 + (L - 10) × 0.5) mm * L : 신축장치의 길이 조합된 신축장치의 높이의 차 : ±2mm 평거의 높이 차 : ±2mm					

번호	대 상	항 목	규		격		비 고
			플레이트거더, 박스거더, 강상판		트러스, 아이치, 라멘		
1	부재의 정밀도	부재높이 (H)	H≤2m 2<H≤3m 3<H≤4m 4<H≤5m	±4mm ±5mm ±6mm ±7mm	H≤1m H>1m	±2mm ±3mm	현장이음부의 상대오차를 왼쪽값의 1/2로 함
2		플랜지폭 (W)	W≤1m W>1m	±2mm ±4mm	W≤1m W>1m	±2mm ±4mm	
3		부재길이 (L)	L≤10m L>10m	±3mm ±4mm	L≤10m L>10m	±3mm ±4mm	
4		압축부재의 구부러짐	-		$\delta = \frac{L}{1000}$ 		
5		강판의 평탄도	관형의 복부판 * H : 복부판 높이(mm)	$\frac{H}{250}$ mm	플랜지 및 복부판	$\frac{W}{150}$ (mm) * W :용접선 간격	현장이음부의 상대오차를 왼쪽값의 1/2로 함
상자형들보, 플랜지 및 강상판			$\frac{H}{150}$ mm W:리브 간 격 또는 복 부판 간격				
플랜지의 직각도 b/200 (b:플랜지폭, mm)							
6		전장, 지간	$\pm (10 + \frac{L}{10})$ mm, * L : 전장 또는 지간 (m)				
7		보, 트러스의 중심간거리	B ≤ 2 : ± 4 mm B > 2 : ±(3+B/2) mm * B : 설계중심간 거리 m				
8	조립의 정밀도	현장이음부의 간격	$\delta \leq 5$ (mm)	 B : 가조립 간격으로 부터의 조립오차			
9		숫 음	L ≤ 20 : ±5 mm 20 < L ≤ 40 : -5 ~+10 mm 40 < L ≤ 80 : -5 ~+15 mm 80 < L ≤ 200 : -5 ~+25 mm * L : 지간장길이 m				
10		신축장치	길이의 차 L ≤ 10 : -5 ~+10 mm L > 10 : -5 ~+10 (10 + (L - 10) × 0.5) mm * L : 신축장치의 길이 조합된 신축장치의 높이의 차 : ±2 mm 평거의 맞물림 차 : ±2 mm				

현 고속도로 전문시방서 표 7-39 조 립 정 밀 도	개정 고속도로 전문시방서 표 6-7-1-28 조 립 정 밀 도	적 요
		• $\delta \leq 5$ (mm) 로 수정 도로교표준시방서 47쪽을 참조하여 수정

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.13 가 설 3.13.1 가설작업 착수전에 현장의 종합적인 여건을 충분히 검토하고, 가설 방법과 사용할 장비의 수량 및 특성, 안전관리 등을 포함한 가설 계획서를 제출하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.13.2 감독자의 승인을 받았더라도 작업상의 안전과 정확한 공사수행에 관한 시공자의 책임이 면제되는 것은 아니며, 감독자의 승인을 받기 전에는 가설공사를 착수할 수 없다. 3.13.3 평면선형이 곡선부인 구조물은 무게중심 및 뒤틀림 등을 검토한 후, 구조적으로 안정한 임시가벤트를 설치하여야 한다. 3.13.4 시공자는 기하학적 형상관리를 위해 시공계획의 각 단계별로 구조 거동을 파악하여야 한다. 설계하중에 의한 거동과 비교 분석하여 차이가 있을 경우에는 구조전문기술자와 시공자 및 감독자가 상호 협의하여 대책을 수립하여야 한다. 3.13.5 구조물의 받침 및 앵커 볼트 설치시에는 무수축재를 혼합한 고강도 모르터를 사용하여야 하며, 감독자의 확인을 받아야 한다. 3.13.6 구조물을 이동하는 경우에는 과속 주행하지 않도록 하여야 한다. 3.13.7 구조물의 가설 및 철거중에 부득이 공사를 중단하여야 하는 경우에는 감독자의 지시를 받아 유해가 없도록 안전조치를 강구하여야 한다. 3.13.8 구조물의 가설 또는 철거시 들어올리기 및 내리기에 잣을 사용하는 경우에는 특히 구조물의 안정에 유의하여야 한다. 잣의 취급시 주의사항은 다음과 같다. (1) 잣은 경사지지 않도록 견고한 받침대 위에 설치하여야 한다. (2) 구조물, 완충재등의 양단에서 동시에 잣을 사용해서는 안된다. (3) 구조물은 좌우가 항시 수평이 되도록 유지하여야 한다.	3.13 가 설 3.13.1 가설작업 착수전에 현장의 종합적인 여건을 충분히 검토하고, 가설 방법과 사용할 장비의 수량 및 특성, 안전관리 등을 포함한 가설 계획서를 제출하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.13.2 감독자의 승인을 받았더라도 작업상의 안전과 정확한 공사수행에 관한 계약상대자의 책임이 면제되는 것은 아니며, 감독자의 승인을 받기 전에는 가설공사를 착수할 수 없다. 3.13.3 평면선형이 곡선부인 구조물은 무게중심 및 뒤틀림 등을 검토한 후, 구조적으로 안정한 임시가벤트를 설치하여야 한다. 3.13.4 계약상대자는 기하학적 형상관리를 위해 시공계획의 각 단계별로 구조거동을 파악하여야 한다. 설계하중에 의한 거동과 비교 분석하여 차이가 있을 경우에는 구조전문기술자와 계약상대자 및 감독자가 상호 협의하여 대책을 수립하여야 한다. 3.13.5 구조물의 받침 및 앵커 볼트 설치시에는 무수축재를 혼합한 고강도 모르타르를 사용하여야 하며, 감독자의 확인을 받아야 한다. 3.13.6 구조물을 이동하는 경우에는 과속 주행하지 않도록 하여야 한다. 3.13.7 구조물의 가설 및 철거중에 부득이 공사를 중단하여야 하는 경우에는 감독자의 지시를 받아 유해가 없도록 안전조치를 강구하여야 한다. 3.13.8 구조물의 가설 또는 철거시 들어올리기 및 내리기에 잣을 사용하는 경우에는 특히 구조물의 안정에 유의하여야 한다. 잣의 취급시 주의사항은 다음과 같다. (1) 잣은 경사지지 않도록 견고한 받침대 위에 설치하여야 한다. (2) 구조물, 완충재등의 양단에서 동시에 잣을 사용해서는 안된다. (3) 구조물은 좌우가 항시 수평이 되도록 유지하여야 한다. (4) 가설물을 들어올리거나 내리기 위해서 잣을 사용할 때는 반드시 잣과 강구조물 사이에 보조받침대를 설치하여 강구조물의 손상을 방지하여야 한다.	• 가설시 잣 받침 주변의 손상방지를 위하여 보완

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	6-7-2 철골 제작 및 설치 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 철골제작 및 설치를 위한 구조용 강재와 용접, 도장공사의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 6-1 교량공사 일반 1.2.2 6-3 가시설공 1.2.3 6-7-1 강교제작 및 가설 1.2.4 6-7-4 강교도장 1.3 참조규격 다음 규준은 이절에 명시되어 있는 범위내에서 이절의 일부를 구성하고 있는 것으로 본다. 1.3.1 한국산업규격(KS) KS B 0810 금속재료 충격시험 방법 KS B 1002 6각 볼트 KS B 1012 6각 너트 KS B 1101 냉간 성형 리벳 KS B 1102 열간 성형 리벳 KS B 1320 평행 핀 KS B 1321 분할 핀 KS B 1322 테이퍼 핀 KS D 3503 일반 구조용 압연강재 KS D 3515 용접 구조용 압연강재 KS D 3529 용접 구조용 내후성 열간 압연강재 KS D 3542 고 내후성 압연강재 KS D 3530 일반 구조용 경량형강 KS D 3558 일반 구조용 용접경량 H형강 KS D 3566 일반 구조용 탄소 강관 KS D 3568 일반 구조용 각형 강관 KS D 4101 탄소강 주강품 KS D 4118 도로교용 주강품 KS D 4301 회주철품 KS D 8308 용융아연도금	• 철골 제작 및 설치에 대한 시방내용을 도로 및 공항 가이드 시방서, 도로공사표준시방서를 참조하여 추가함.

최소 인장강도	항복점 또는 0.2% 내력	신장율(%)
400 MPa	240 MPa	20 이상

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2. 재 료 2.1 구조용 강재공 2.1.1 구조용 강재 (1) 강재의 규격은 KS D3503, KS D3515,, KS D3529, KS D3542, KS D3530, KS D3558 또는 동등 이상이어야 한다. (2) 충격시험은 KS B0810의 해당사항을 만족하여야 한다. 2.1.2 강관 강관의 규격은 KS D3566, KS D3568 또는 동등 이상이어야 한다. 2.1.3 볼트 및 핀 (1) 6각 볼트 및 너트 : KS B1002, KS B1012 (2) 마찰 접촉용 고장력 6각 볼트·6각 너트·평 와셔의 세트 : KS B1010 (3) 리벳 : KS B1101, KS B1102 (4) 핀 : KS B1320, KS B1321, KS B1322 2.1.4 스티드 전단연결재 (1) 스티드 연결재는 상온에서 제작되어야 하며, 마무리된 스티드 연결재는 품질이 균일하고 해로운 겹침, 지느러미, 박층, 균열, 비틀림, 굽힘 또는 결함이 없어야 한다. 스티드는 두부의 둘레에는 손잡이까지 둘레의 반보다 깊은 균열이나 터짐이 없어야 한다. 스티드 연결재의 인장강도는 늘인 후에 강봉줄기나 마무리된 스티드에 대한 시험으로 결정하여야 하며 강도요건은 다음에 따른다. 표 6-7-2-1 스티드 강도 (2) 스티드 연결재는 용접을 위해서 열저항성이 있는 세라믹으로 된 아크 피복이나 기타 적합한 재료와 함께 공급하여야 한다. 2.1.5 주조품의 규격은 KS D4101, KS D4118, KS D4301 또는 동등 이상이어야 한다. 2.1.6 용접전극 : 6-7-1절의 해당사항 참조 2.1.7 복판이 트인 강재세로보 : 6-7-1절 해당사항 참조 2.1.8 공장페인트칠 재료 : 6-7-4절의 해당사항 참조	

강판이 굽혀지는 각도	최소반지름
61 - 120°	1.0t
121 - 150°	2.0t

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.2 제 작 2.2.1 구조용 강재의 제작은 6-7-1절의 해당사항에 합치하여야 한다. 2.2.2 용접작업과 용접된 접합은 6-7-1절의 해당사항에 합치하여야 한다. 2.2.3 강부재와 금속재의 제작은 공장 또는 제작소에서 될 수 있는 한 미리 제작해서 미리 조립하여야 한다. 2.2.4 부재는 설치조건을 만족하도록 성형해서 제작하여야 하며, 부재를 제자리에 적절하게 고정시킬 수 있는 부대품을 갖추어야 한다. 2.2.5 굽어진 재료는 필요하면 제작을 위해 펼치지 전에 재료에 상처를 주지 않는 방법으로 명시된 제작허용 오차에 합치되게 곧게 펴야 한다. 심한 비틀림과 휨은 재료를 거부하는 사유가 될 수 있으며, 저합금 구조강재의 열수축은 허용되지 않는다. 2.2.6 전단, 화염절단 및 깎기는 절단되는 금속에 잔류응력이 생기지 않도록 주의 깊게, 정확하게 실시하여야 한다. 가스절단은 절단되는 금속이 응력을 받지 않게 하여야 한다. 마무리된 공사에서 노출되는 절단연단은 기계절단, 전단 또는 화염절단해서 연마하여야 한다. 2.2.7 지지층 보강재와 집중하중에 대한 지주로서 사용된 보강재는 명시된 대로 제작하여야 하며, 지지표면은 연마하여야 한다. 2.2.8 하중을 지탱하는 냉간압연강판은 상온에서 전압방향에 직각으로 굽혀야 한다. 굽힘반지름은 금속의 불쑥내민면을 켄을 때, 다음 표에 명시된 것 이상이어야 한다. 표에서 t는 강판의 두께이다. 표 6-7-2-2 강판 절곡 최소반지름 더 짧은 반지름이 명시되어 있을 경우에는 강판은 뜨거울 때 굽혀야 하며, 굽히기 전에 굽혀지는 강판연단은 2 mm의 반지름으로 둥글게 하여야 한다. 2.2.9 접합은 명시된 대로 볼트를 조이거나 용접하여야 한다. 2.2.10 구멍은 금속재의 표면에 직각으로 절단, 천공 또는 펀치하여야 하며 화염으로 만들거나 확대해서는 아니된다. 바닥판 또는 지지판의 구멍은 천공하여야 한다. 다른 작업반의 공사가 접합되게 하기 위해서는 부재에 구멍을 만들어야 하며, 구멍은 볼트의 지름보다 2 mm 더 크게 펀치하거나 천공하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.2.11 고강도 볼트에 대해서는 이음매를 조립하고, 적합한 와셔와 볼트를 사용해서 구조용 이음매에 대한 시방에 따라 볼트를 설치하여야 한다. 볼트를 사용하는 모든 접합부에는 경화된 와셔를 사용하여야 한다. 고강도 볼트 조임은 자격있는 검사원이 검사하여야 한다. 2.2.12 콘크리트에 지지되는 부재에 대해서는 명시된 대로 강재의 지지판과 정착재를 갖추어야 하며, 바닥판 또는 지지판은 조정 너트를 사용해서 수평되게 하여야 한다. 정착재, 정착볼트 및 지지판의 설치 는 지침서와 함께 기준들을 갖추어야 하며, 정착재와 관련품목은 공사진행중에 적절하게 콘크리트 속에 설치되어 있도록 확인하여야 한다. 2.2.13 성형한 합성고무지지재 또는 그라우트와 접촉하는 금속지지판은 30 mm당 3 mm내 그리고 전체적으로 5 mm내의 허용오차로 제작 하여야 한다. 2.2.14 명시된 대로 공사를 완성하는데 필요한 보강용 앵글, 크립앵글, 판재, 편치한 고리, 브래킷 및 행거 등을 포함하여야 한다. 2.2.15 배출구가 없어 물이 고일 수 있는 구조물의 부재에는 배수공을 두어야 한다. 2.2.16 노출된 구조강 부재는 표준캠버의 1.5배내에서 곧게 제작하여야 하고, 허용오차를 유지하여야 한다. 2.3 청소 및 칠 2.3.1 내부의 비부식성 도료 사용 (1) 제작후 그리고 공장 페인트칠하기 바로 전에 구조강재를 전동공구로 청소하여 쇳똥, 녹, 그리스, 기름, 기타 이물질 등을 제거하여야 하며, 용접부는 충실하게 철사솔로 쓸어야 한다. (2) 기름 등의 이물질로 인하여 도장에 문제가 발생하지 않도록 세척 또는 전동공구로 완전히 제거한다. 2.3.2 내부사용 (1) 최대의 도장효과를 얻을 수 있도록 표면처리는 SSPC-SP10(준나금속) 이상 등급은 되어야 한다. (2) 블라스팅 청소 후에 용제로 세척하고, 강재를 공장 페인트칠하여야 한다. 재료와 시험방법은 6-7-4절의 해당사항에 합치하여야 한다. 2.3.3 분무 방화처리하는 강재 : (1) 강재는 전동공구를 사용해서 청소하고, 쇳똥, 녹, 그리스, 기름 및 기타 이물질 등을 제거하고, 용접부는 충실하게 철사솔로 쓸어야 한다. (2) 청소후 강재를 현장으로 운반하기 바로 전에 강재를 용제로 세척 하여 흙먼지와 찌꺼기를 제거하여야 한다. (3) 분무 방화처리할 강재는 공장페인트칠을 해서는 아니된다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.4 강재세로보 2.4.1 재료 및 제작 (1) 세로보 및 가로보 : 세로보의 재료와 제작은 명시된 세로보와 가로보의 형식에 대한 관련시방서의 해당사항에 합치하여야 한다. (2) 부대품 ① 정착재 및 볼트 : 볼트와 스톨드, 너트 및 와서는 해당 KS 규격의 요건에 합치하여야 하며, KS D8308에 따라 용융아연도금한 것이라야 한다. ② 긴결재 및 부대품 : 완전하고 마무리된 설치를 위해 필요한 정착재와 긴결재, 와셔, 고리 및 부대품을 갖추어야 한다. 긴결재는 스테인레스강재, 도금강재, 캐드뎀 도금한 강재 또는 기타 비부식금속이라야 한다. 바닥판 또는 지지판은 해당사항에 합치하는 강판재라야 한다. ③ 공장도장 : 가로보와 세로보는 블라스팅하여 표면처리하며 소정의 검사를 거친 후 도장한다. 이때 표면처리기준은 SSPC-SP10이다. 2.5 검사 및 시험 2.5.1 계약상대자는 관련시방서의 해당사항에 따라 제작자의 검사를 요구하여야 하며, 검사결과는 확인서에 명시된 대로 감독자에게 제출하여야 한다. 2.5.2 재료, 제작 및 용접은 제작자의 공장에서 감독자가 육안검사 방법으로 검사한다. 감독자는 의문이 있는 작업에 대하여 추가 검사와 시험을 실시할 권한을 가지며, 시험은 비파괴 시험방법에 의한다 3. 시 공 3.1 가설 및 설치 3.1.1 구조강재의 가설과 설치는 6-7-1절의 해당조항을 만족하여야 한다. 3.1.2 구조강재는 설정된 기선과 표고에 정확하게 설치하여야 한다. 강재는 볼트조임이 시작되기 전에 수직하고 수평하여야 한다. 설치는 승인된 시공도면과 실제의 조건에 따라야 하며, 각도와 연단은 구조물의 관련된 기선에 평행하고, 경우에 따라 수평 또는 직각이거나 수평과 사각이라야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.1.3 필요한대로 임시버팀대를 설치하고, 최종 완성시까지 제자리에 유지하여야 한다. 손상을 받을 수 있는 공장제작 품목은 버팀을 하고 깊게 조작해서 비틀림이나 손상을 방지하여야 한다. 설치된 모든 품목은 콘크리트가 타설되기 전에 적절히 버팀을 해서 콘크리트의 압력에 의한 비틀림을 방지하여야 한다. 콘크리트 타설 작업중에 버팀대를 주시하면서 유지하여야 한다. 3.1.4 정착재, 정착볼트, 스테드 및 긴결재 (1) 달리 명시된 것이 없으면 공장접합은 용접하고, 현장접합은 볼트로 조여야 한다. 볼트머리와 너트 밑에서 와셔를 사용해서 너트를 단단하게 돌렸을 때 완전히 조여지게 하여야 한다. 볼트가 비탈진 표면 위에 지지하고 있는 경우에는 사각진 와셔를 사용하여야 한다. (2) 명시된 다음 품목을 갖추어야 한다. ① 설치에 필요한 정착재, 볼트 및 와셔, 스테드(stud) 및 긴결재 ② 공사의 설치 및 완성, 그리고 콘크리트 타설전에 거푸집안에 설치하거나 콘크리트 속에 매설할 기타 여러 가지 강재 또는 철재 긴결재 (3) 정착재와 정착볼트를 정확한 위치에 설치하기 위해서는 필요한 규준틀 또는 기타 방법을 사용해서 볼트와 정착재를 미리 설치하여야 한다. 3.1.5 바닥판 및 지지판 : 정확한 표고에 그라우팅을 필요로 하는 바닥판과 지지판은 정착볼트 위에 조정너트를 사용해서 지지하여야 한다. 바닥판과 지지판은 무수축 그라우트에 명시된 고강도, 무수축 그라우팅 모르타르를 사용해서 정확하게 설치하여야 한다. 3.1.6 가설 및 조립 (1) 가설 및 현장조립후에는 완성된 구조물의 부분을 구성하는 여러 부재를 정렬 및 조정하고 긴결하여야 한다. 허용오차는 6-7-1 강교제작 및 가설의 해당사항에 합치하여야 한다. (2) 압축부재의 접합판은 맞댄 표면이 접촉된 후에 긴결하여야 한다. 지지면과 영구적으로 접촉되어 있을 표면은 부재를 조립하기 전에 청소하여야 한다. 접합판은 명시된 곳에서만 허용된다. (3) 제거하도록 요구된 경우가 아니면 용접시공에 사용된 가설용 볼트는 견고하게 긴결하여 제자리에 둘 수 있다. 가설용 볼트가 제거된 경우에는 구멍을 마감용접으로 채우고, 매끈하게 연마하여야 한다. 잘못 맞추어진 구멍은 한 치수가 크게 천공해서 교정하고, 그 치수의 볼트로 조여야 한다. 재천공을 위한 용접은 허용되지 않는다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.1.7 드립트 핀 : 드립트 핀은 여러 부재를 함께 조립하는 데만 사용할 수 있다. 허용오차를 벗어나 제작된 부재와 부품을 정렬하는데 조립용 볼트나 드립트 핀을 사용해서는 아니된다. 드립트 핀은 재료가 비틀리게 하거나 손상될만한 힘을 주어서 사용해서는 아니된다. 정확하지 않게 제작된 구조강재나 여러 보조강재는 감독자에게 알려야 한다. 3.1.8 가스절단 : 주요부재에는 제작오차를 교정하기 위한 현장에서의 가스절단화염의 사용은 허용되지 않는다. 개스절단화염의 사용은 부재가 응력을 받지 않을 때 사소한 부재에만 허용되며, 이 경우 감독자의 승인을 받은 후에 시행하여야 한다. 3.1.9 볼트조임 (1) 볼트는 나사를 손상하지 않고, 정확하게 구멍속으로 박아 넣어야 하며, 볼트박기중 볼트머리는 손상되지 않게 보호하여야 한다. 모든 볼트와 너트밑에는 와셔를 끼우고, 볼트와 너트는 와셔에 정연하게 놓여야 한다. (2) 볼트가 볼트축에 직각인 평면과 1/20 보다 큰 비탈을 갖는 사각표면위에 사용되는 경우에는 볼트머리나 너트를 완전히 지지하도록 사각진 와셔를 사용하여야 한다. (3) 볼트의 나사는 하나 이상의 나사가 금속에 물리는 길이로 전단력을 전달할 수 있어야 한다. (4) 볼트는 달리 명시된 경우가 아니면 너트를 넘어 6 mm이상 연장되어서는 아니된다. 볼트머리와 너트는 길이가 380 mm이상인 렌치로 금속재에 대하여 밀착되게 박아야 한다. (5) 모든 볼트는 인장력의 75% 범위 내에서 사용하도록 적절한 동력공구를 이용한다. 3.1.10 고강도 볼트조임 (1) 접합부는 6-7-1 강교제작 및 가설의 해당사항에 따라 조립하여야 한다. (2) 볼트는 볼트의 치수에 대해서 건의된 것 이상의 토그로 검정된 충격 렌치로 간결하여야 한다. (3) 접합부의 접촉면에는 페인트, 랙커 또는 기타 마찰을 감소시키는 칠이 없어야 한다. 3.1.11 활동이음매의 조립 지지면은 적절하게 청소하고, 필요한 경우 윤활유를 발라야 한다. 3.2 현장품질관리 현장조립 및 설치된 고강도 볼트 조임은 감독자에 의해 자격이 인정된 검사원이 검사하고, 토크 시험을 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.3 현장페인트 칠 3.3.1 구조강재가 설치되면 단차부분은 면처리하여 표면을 균일하게 한다. 3.3.2 분무방화처리할 강재는 부분 페인트칠을 해서는 안된다. 3.3.3 최종 현장 페인트칠은 6-7-4 강교도장에 명시된 해당사항 참조 6-7-3 잡철물공 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 금속재의 제작 및 잡철물 공사의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 6-7-1 강교제작 및 가설 1.2.2 6-7-4 강교도장 1.3 참조규격 다음 규준은 이절에 명시되어 있는 범위내에서 이절의 일부를 구성하고 있는 것으로 본다. 1.3.1 한국산업규격(KS) KS D9521 용융아연도금 작업표준 2. 재 료 2.1 공통사항 2.1.1 정착물 및 볼트 볼트와 스테드, 너트 및 와서는 KS D9521에 따라 용융아연도금한 것이라야 한다. 2.1.2 배수구거 (1) 명시된 치수와 형태를 갖는 쇠살이나 막힘 덮개를 갖춘 표준제품의 구체를 명시된 대로 공급하여야 하며, 배수구거와 구체는 회주철이나 백주철로 투박하게 제작된 것이라야 한다. (2) 흔들리고 덜거덕거리는 것을 방지하기 위해서 덮개는 지지면을 기계로 깎은 것이라야 한다. (3) 배수구거로 사람이 통행하는 장소의 덮개는 논슬립 표면 처리한 것이라야 한다.	• 잡철물공에 대한 시방내용을 도로 및 하천 가이드 시방서, 도로공사표준시방서를 참조하여 추가함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(4) 배수구거와 구체가 콘크리트나 흙과 접하는 경우에는 아스팔트 에 멀션으로 칠하여야 한다. 2.1.3 그라우트 바닥면과 지지판에는 무수축 그라우트 및 구조용 강재공의 해당사항에 따라 고강도의 무수축 그라우트를 사용하여야 한다. 2.2 제 작 2.2.1 금속재는 금속재 제작과 잡철물의 주문제작과 시공에 경험이 있고 숙련된 업체나 제작소에서 제작하여야 한다. 마무리된 금속재에는 명시되었거나 요구된 경우를 제외하고 나사못, 볼트 및 긴결재 등이 노출되어서는 아니된다. 2.2.2 용접접합은 용접공의요건에 따라 하여야 하며, 시선에 노출되는 곳에서는 용접된 품목의 모양과 형태가 유지되도록 용접부를 매끈하게 갈아서 깎아야 한다. 2.2.3 금속재 제작은 될 수 있는 한 공장이나 제작소에서 미리 제작해서 조립하여야 한다. 2.2.4 설치조건을 만족시키도록 금속재를 성형하고 제작하여야 하며, 금속재를 명시된 대로 제자리에 고정시키기 위해서는 정착물, 긴결재 및 부대품을 갖추어야 한다. 2.2.5 계약상대자는 해당할 구성재에 대한 표준 제작품을 공급할 수 있지만 이러한 제품은 공간제약과 설치조건을 만족하여야 하고 감독자의 승인을 받아야 한다. 2.3 도 금 2.3.1 구조물의 외측에 있는 강재와 철제품목, 수분에 노출된 품목, 쇠살 및 계약서에 명시된 품목은 KS D9521에 따라 제작후에 용융아연도금을 하여야 한다. 2.3.2 당초의 도금을 제거할 수 있는 현장용접을 필요로 하는 공장도금하는 금속재는 현장도금 보수로 복구하여야 한다. 2.3.3 도금된 품목을 부착하기 위한 볼트와 나사는 KS D9521에 따라 도금하여야 한다. 2.4 앵커볼트 2.4.1 앵커볼트는 설계도서에서 나타난 것과 같거나 또는 특별 규정에서 규정된 요구사항을 만족하여야 한다. 앵커볼트를 볼트구멍에 물을 때 사용하는 재료는 만족할 만한 정착을 확보하기 위해 요철을 만들거나 끝을 불록하게 하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.5 개폐장치 2.5.1 공통사항으로서 제작된 강재 클립과 L형강은 설계도서의 요건을 만족하고, 승인된 시공도면에 나타낸 것을 사용한다. 2.5.2 강재료 (1) 볼트와 스톨드, 너트 및 와서는 KS D9521에 따라 용융아연도금한 것이어야 한다. (2) 정착재와 긴결재, 와서, 고리 및 부대품은 완전하고 마무리된 설치를 위해서 필요한 대로 갖추어야 하고, 긴결재는 스테인레스강 또는 아연도금강이어야 한다. (3) 정착물이 콘크리트나 조적물 속에 매설되지 않은 경우에는 설계도서에서 요구된 치수를 갖는 도금한 강볼트를 갖춘 팽창형 정착물 또는 너트를 갖춘 스톨드를 사용하고, 볼트머리와 너트 밑에는 메울 수 있는 와서를 갖추어야 한다. 3. 시 공 3.1 설 치 3.1.1 금속재 제작물과 잡철물은 계약서와 승인된 시공상세도면에 따라 이러한 공사의 설치에 숙련되고 경험있는 근로자를 사용해서 설치하여야 한다. 3.1.2 금속재 제작물과 잡철물은 완전하고 마무리된 설치에 요구되는 제작자가 공급한 모든 부대품을 사용해서 설치하여야 한다. 3.1.3 금속재는 승인된 시공조건에 따라 수평, 수직 또는 요구된 각도에 맞고, 경우에 따라서는 구조물의 관련되는 선에 평행한 각도와 연단에 맞추어서 편평하고 정연하게 설치하여야 한다. 3.1.4 현장용접이 요구된 경우에는 6-7-1절 해당사항에 합치하여야 한다. 3.2 도금보수 용접작업, 취급 또는 설치로 손상을 입게 된 도금된 표면은 도금보수 재료를 사용하여 설치후 즉시 보수하여야 한다. 3.3 현장페인트 칠 3.3.1 설치후에는 노출된 페인트칠한 표면, 현장용접부 및 마모되었거나 손상된 초벌칠된 표면은 다듬고 공장페인트칠에 대해서 명시된 것과 같은 초벌질의 추가로 철재 및 도금된 표면에 분무로 끝마무리 칠을 하여야 한다. 3.3.2 마무리 현장페인트칠은 6-7-4절의 해당사항에 적합하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.4 앵커볼트 3.4.1 계약상대자는 앵커볼트를 위한 구멍을 뚫고 포틀랜드시멘트로 그라우팅하여 설치하거나, 설계도 또는 기술자에 의해 규정되거나 지시된 경우 앵커볼트를 미리 설치하여야 한다. 3.4.2 앵커볼트의 위치를 정할 때에는 설치시의 상부 구조물의 평균온도 변화와 설치후 고정하중에 의한 현재 또는 하부 플랜지의 예상 신축량 등을 고려하여, 평균온도와 고정하중하에서 가동받침의 고정볼트가 가능한 중심 가까이 위치하도록 주의를 기울여야 한다. 3.4.3 가동받침에서는 상부구조물의 완전하고 자유로운 이동이 너트나 앵커볼트에 의해 방해받지 않도록 주의하도록 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.14 강교도장 3.14.1 시공일반 (1) 적용범위 강구조물 도장공사에 적용하며 콘크리트, 목재, 교량의 부속물 및 부대설비(난간, 방호책, 조명주, 배수설비)의 도장은 제외한다. (2) 도장관리 ① 시공자는 도장공사의 품질관리를 위해 도장작업요령, 검사요령 등을 포함하는 도장 공사 시공계획서를 제출하여 감독자의 승인을 받아야 한다. ② 시공자는 각 공정별 (표면처리, 하도, 중도, 상도 등)로 도장검사 성적서(표 7-40)를 작성하고, 기타 내용은 필요시 추가로 작성하여 감독자의 확인을 받아야 한다. (3) 도장관리자 시공자는 도장작업에 능숙한 도장관리자를 정해 두어야 한다. 도장관리자는 도장구분의 설정, 도료의 조정, 도장기구의 조정, 작업환경의 조정 및 도막의 품질보증, 검사등 도장작업을 원활히 하고, 안전하게 실시하도록 총괄하며 관리하여야 한다. (4) 도장작업자 도장작업자는 강구조물 도장공사에 다년간 종사한 경험이 있고 국가기술자격 검정시험 합격한 자이거나 동등 이상의 자격을 소지한 자이어야 한다. (5) 검사일반 도장검사에는 검사와 감독자의 입회검사(서류심사 포함)가 있다. 검사는 시공자가 도장작업의 진행을 자체적으로 실시하며, 결과는 본 시방기준에 따라 처리하여야 한다.	6-7-4 강교도장 1. 일반사항 1.1 적용범위 1.1.1 요약 이 절은 강교도장에 적용하며 콘크리트, 목재, 교량의 부속물 및 부대설비 (난간, 방호책, 조명주, 배수설비)의 도장은 제외한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-2 공사관리 1.2.2 6-7-1 강교제작 및 가설 1.2.3 6-7-2 철골제작 및 설치 1.2.4 6-7-3 잡철물공 1.2.5 15-15-4 강교용 방청도료 1.3 참조규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS F4910 건축용 실링재 1.3.2 관련 시방서 도로교 표준시방서 제6장 도장 1.4 용어의 정의 1.4.1 도장계열 표시기호 (1) 도료의 색채는 한국도료공업협회의 도료용 표준건본대장의 색채번호를 따른다. GEA - 1(2, 3, 4, 5, 6, 7) GIB - 1(2, 3, 4, 5, 6, 7) SIF - 1(2, 3, 4, 5, 6, 7) (2) 도장계열 표시기호에서 영문자 첫 G와 S는 일반환경용과 특수환경용을 뜻하고, 그 뒤의 IE는 내부, 외부 그리고 그 뒤의 A~N은 도장의 종류를 뜻한다. (3) 아라비아 숫자 1~7은 도장시기를 나타내며 다음과 같다. ①-1 : 신설시의 도장계열로 현장에서 재벌칠과 다듬칠을 한다. ②-2 : 신설시의 도장계열로 공장에서 다듬칠까지 한다. ③-3 : 용접부의 도장계열 ④-4 : 신설시의 도장계열로 현장에서 재벌칠, 다듬칠을 하는 보수도장 계열 ⑤-5 : 신설시의 도장계열로 공장에서 다듬칠까지 하는 보수도장계열	• 강교도장에 대한 시방내용을 도로 및 하천 가이드 시방서, 도로교표준시방서를 참조하여 보완함.

		도장검사 성적서 (PAINT INSPECTION REPORT)					기록 번호 : (Report No.)								
							일자 (Date) :								
공사명 (Project Name) :					공사번호 (Project No.) :										
제품명 (Item Name) :			제품번호 (Item No.) :			적용규격 (Spec) :									
도장시방 (Painting Spec)		내부 (Inside) :													
		외부 (Outside) :													
전처리상태 (CONDITION OF SURFACE PREPERATION)															
종료일자 (Finished Date)		전처리 등급 (B/L Grade)		조도 (Profile)		이물질 제거상태 (Rust Prevent)		전처리 방법 (B/L Method)		결과 (Result)		비고 (Remark)			
도장작업 (PAINTING WORK) :															
건구온도 (Dry Temp)		습구온도 (Wet Temp)		상대습도 (R/H %)		이슬점 온도 (Dew Point)		강제온도 (Steel Temp)		도료제조회사 (Paint Maker)		도장개시시간 (Starting Time)		도장종료시간 (Finished Time)	
건조도막 두께 측정 (MEASURE OF DRY FILM THICKNESS)															
구분 (Description)		기준 (Spec)	건조도막두께 결과 (Result Of D.F.T)												
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	평균 (Ave)	최대치 (Max)	최소치 (Min)
내부 (Inside) or 외부 (Outside)	Top														
	Bottom														
	R-Web														
	L-Web														
도장의 외관상태 (PAINT VISUAL CONDITION)															
변색 (Discolor)	박리 (Peeling)	호름 (Sagging)	균열 (Crack)	도장누락 (Holidays)	기포 (Bubble)	발청 (Corrosion)	기타 (etc)	결과 (Result)							
								합격 (Acc)	불합격 (Rej)						
종합판정(Note) :															
제작사 (Prepared By)		성명 :		검사자 (감리) (Inspected By)				성명 :							
		서명 :						서명 :							
확인자	시공사 (Contractor)	성명 :		승인자 (감독자) (Approved By Supervisor)				성명 :							
		서명 :						서명 :							
	도료제조회사 (Paint Maker)	성명 :		비고				성명 :							
		서명 :						성명 :							

환경	구분	계열	표면처리	제1층	제2층	제3층	제4층	제5층
일반 환경	외부	GEA	SSPC-SP3	연단계 방청페인트	연단계 방청페인트	알키드계 마감도료	알키드계 마감도료	
		GEB	SSPC-SP10	무기질 아연말도료	미스트코트	염화고무계 도료	염화고무계 도료	
	내부	GIA	SSPC-SP3	연단계 방청페인트	연단계 방청페인트			
		GIB	SSPC-SP10	무기질 아연말도료	미스트코트	역청질계 도료		
특수 환경	외부	SED	SSPC-SP10	무기질 아연말도료	미스트코트	후막형 에폭시계 도료	폴리 우레탄계 도료	폴리 우레탄계 도료
		SEE	SSPC-SP10	무기질 아연말도료	미스트코트	후막형 에폭시계 도료	자연건조형 불소수지 도료	자연건조형 불소수지 도료
	내부	SID	SSPC-SP10	무기질 아연말도료	미스트코트	쿨탈 에폭시계 도료		
		SIE	SSPC-SP10	무기질 아연말도료	미스트코트	후막형 에폭시계 도료		
		SIF	SSPC-SP10	무기질 아연말도료	미스트코트	쿨탈 에폭시계 도료	쿨탈 에폭시계 도료	
연결판	내부 외부	SI	SSPC-SP10	무기질 아연말도료				
포장면		DK	SSPC-SP10	무기질 아연말도료				
볼트 및 연결판	외부	GEC	SSPC-SP3	염화고무계 MIO 도료	염화고무계 도료	염화고무계 도료		
		SEF	SSPC-SP3	에폭시계 도료	후막형 에폭시계 도료	폴리 우레탄계 도료	폴리 우레탄계 도료	
		SEG	SSPC-SP3	에폭시계 도료	후막형 에폭시계 도료	자연건조형 불소수지 도료	자연건조형 불소수지 도료	
	내부	GIC	SSPC-SP3	염화고무계 MIO 도료	역청질계 도료			
		SIG	SSPC-SP3	에폭시계 도료	쿨탈 에폭시계 도료			
		SIH	SSPC-SP3	에폭시계 도료	후막형 에폭시계 도료			
		SII	SSPC-SP3	에폭시계 도료	쿨탈 에폭시계 도료	쿨탈 에폭시계 도료		

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표 7-40 도장검사 성적서	⑥-6 : 부분 재도장을 하는 도장계열 ⑦-7 : 전면재도장을 하는 도장계열 1.4.2 도장계열 도장계열은 다음 표 6-7-4-1과 같다. 1.4.3 표면처리 방법 (1) 용제 수세척법 흙, 시멘트, 재단용 그림물감, 소금, 용접잔재와 기타 이물질 (기름제외)은 알칼리성 세척용제를 바르면서 철솔로 문지른 다음 물로 씻어내야 한다.	

구 분	SIS 055900	SSPC	BS 4232	NACE
나금속 브ラスト 세정	Sa 3	SP 5	1 급	No. 1
준나금속 브ラスト 세정	Sa 2½	SP 10	2 급	No. 2
일반 브ラスト 세정	Sa 2	SP 6	3 급	No. 3
동력공구 세정	St 3	SP 3	-	-
수공구 세정	St 2	SP 2	-	-
용제 세정	-	SP 1	-	-
산세정	-	SP 8	-	-

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(6) 보 고 보고는 공정의 진행을 기록한 기록사진 등을 첨부하여 각 검사종료 시 문서에 의해 보고하여야 한다. (7) 하 자 하자의 대상이 되는 도막결함은 다음 항목으로 하고, 기타 결함사항은 별도로 명시하여야 한다. ① 현저한 변퇴색 (색조변화) ② 부풀음 ③ 녹 ④ 벗겨짐 (8) 기 타 시공자는 도장공사 시공계획서 작성 및 도장작업에 있어서 이의가 발생하는 경우 문서로 감독자에게 제출하여야 한다. 3.14.2. 표면처리 표면 전처리의 정도는 도장효과를 얻는데 있어서의 제일 중요한 요인이므로 모든 피도물은 사용될 도료가 요구하는 정도까지 표면처리를 하여야 한다. 표면처리 방법은 적용된 도장규격이나 가능한 전처리 장비에 따라 선택하여야 하며 도장규격에 표면처리에 대한 특별한 언급이 없다면 SSPC 탈청처리 기준 SP 10 또는 이와 동등한 기준으로 연마재 세정이 필요하며, 표준으로 적용할 소지조정 등급은 표 7-41과 같다. 표 7-41 소지조정 등급 - SIS 055900 : 스웨덴 규격협회 - SSPC : 철강구조물 도장협회 (미국) - BS 4232 : 영국 규격협회 - NACE : 국제부식기사협회 (미국)	기름성분은 사염화탄소를 묻힌 걸레나 솔로 문질러 닦아내든지 용제 속에 침전시키면 된다. 에멀션 세제나 증기세척방법을 대신 쓸 수 있으나 이때는 더운물로 잔재를 씻어내야 한다. (2) 인력연마법 용제로 세척한 다음 비늘이나 녹은 인력으로 갈든지 망치나 충격장치로 두드리든지 해서 제거할 수 있다. 용접잔재는 긁어낸 다음 철솔로 문질러야 한다. 조립후 손이 들어갈 수 없는 장소는 조립전에 청소하여야 한다. (3) 동력연마법 동력식 철솔, 그라인더 동력식 송곳 등을 사용해서 용제로 세척한 다음 남는 잔재를 제거할 수 있다. 동력식 철솔은 회전식으로 모든 각도에서 구석구석까지 들어갈 수 있는 기종이어야 하며, 모든 기계장치는 강재의 표면에 심한 상처를 남기지 않는 방법으로 가동하여야 한다. 1.5 제출물 1.5.1 현장동원 및 철수계획서 계약상대자는 장비 및 인력의 현장동원 및 철수를 위한 계획서를 총칙편 2-2 절의 해당사항에 따라 작성하여야 한다. 1.5.2 검사 및 시험계획서 계약상대자는 공사착수 전에 검사 및 시험계획서를 작성하여야 한다. 1.5.3 견본 계약상대자는 다음의 항목에 대한 견본품을 제작하여 감독자에게 승인을 받아야 한다. (1) 하도, 중도, 상도에 사용되는 도료 (2) 페인트 색상표 1.5.4 제조업자 시험성적서 계약상대자는 도료를 사용하기 전에 품질검사전문기관에서 시험한 시험성적표를 제출하여야 한다. 시험성적표는 도료의 종류별 , 제조 로트별로 확인검사를 하여야 한다. 1.5.5 제품자료 (1) 도료의 품명, 규격, 비중, 색상, 특성 등 제반사항과 제조업체의 생산현황, 기술자료, 품질관리상태, 용도, 시공방법(표준사용량, 도장온도 및 간격, 도장방법 등), 사용시 주의사항 등 (2) 하도, 중도, 상도의 조합시 도료간 간섭유무	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(1) 표면처리 등급 ① 완전나금속 브ラスト 세정 (White metal blast cleaning) : (SIS 055900 Sa 3, SSPC-SP 5) 금속표면에 부착된 모든 유분, 흑피, 녹, 오물 및 기타 오염물을 완전히 제거한 상태를 말하며, 완전한 금속성 빛깔을 띄어야 한다. 이와 같이 전처리된 표면은 빠른 시간 이내에 전처리 도료 또는 하도로 도장하여야 한다. ② 준나금속 브ラスト 세정 (Near white metal blast cleaning) : (SIS 055900 Sa 2½, SSPC-SP 10) 금속표면에 부착된 모든 유분, 흑피, 녹, 오물 및 기타 오염물을 거의 완전히(95% 이상) 제거한 상태이며, 제거되지 못한 이물질에 의해 미세한 얼룩이나 변색은 있으나 일정한 금속빛깔을 띄어야 한다. ③ 동력공구 세정 (Power tool cleaning) : (SIS 055900 ST 3, SSPC-SP 3) 가. 극히 완전한 스크레이핑(경금속 스크레이퍼 사용)과 와이어 브리싱으로 표면을 처리하는 방법으로 우선 스크레이핑을 한쪽방향으로 향하고 그 다음 직각방향으로 향한후 표면을 강하게 와이어브리싱 한다. 나. 느슨한 흑피와 녹등은 완전히 제거되어야 하며 마지막으로 표면을 진공소제기나 깨끗한 솔로 닦은후 표면에 금속광택이 나도록 하여야 한다. 다. 처리된 표면은 가능한한 빨리 기초도장을 하여야 하며, 최초 도장은 3시간 이내에 이루어져야 한다. 라. 금속표면의 온도가 이슬점보다 3℃ 이상이어야 하며, 녹이 발생하기 전에 도장하여야 한다. (2) 연마제 세정 작업 방법 ① 연마제 세정작업은 특별히 도장규격의 조도에 대한 언급이 없다면 표면조도는 25-75μm가 되도록 처리하여야 하며, 표면조도 25-75μm를 얻는데 적합한 연마제의 종류는 다음과 같다. 가. 16-18메쉬(Mesh)의 규사 모래 나. G80-G40의 철 그리트 (Steel grit) 다. S100-S230의 철 쇼트 (Steel shot) ② 브ラスト 처리된 표면은 고압공기 분사나 진공펌프를 이용하여 브ラスト 후 먼지나 기타 잔여물을 깨끗이 제거하여야 한다.	1.5.6 도장시공계획서 계약상대자는 작업시작전 최소한 7일 이전에 다음 각호의 사항에 대하여 충분한 계획을 세워야 한다. (1) 계약상대자는 도장품질관리를 위해 “표 6-61 도장부위에 대한 구분”에 따라 도장면에 대한 도장사양을 분류하여 도장작업요령, 품질관리요령 자체검사요령 등을 포함하는 도장시공 계획서 (2) 공정관리 및 안전관리 계획서 1.5.7 도장검사 성적서 도장작업자는 각 공정별(표면처리, 중도, 상도 등)로 도장검사 성적서(별지1)를 작성하여야 하고, 도장검사 성적서에 없는 보고내용은 추가로 작성하여야 한다. 1.5.8 도장 시공기록 도장의 시공에 관한 공사기록은 아래사항들을 포함하여 기록하여야 한다. (1) 사용재료 (2) 도료의 종류 (3) 기상상태 (4) 표면처리 관리 ① 표면처리의 규정 ② 표면조도의 규정 ③ 표면처리 방법의 준수 및 그 과정 ④ 연마제의 입자크기 및 형상 ⑤ 표면처리 장비 (5) 도장작업 내용 (6) 중복도장의 간격 1.6 공정관리 및 안전관리 1.6.1 공정관리 (1) 적절한 공정관리를 위해서는 공사착수 전에 현지의 상황을 충분히 조사하여 세밀한 관리계획을 입안하도록 하여야 한다. (2) 공정관리에서는 도장공정에 맞는 도료 및 작업원의 수급, 각 층간의 중복도장 간격 등을 충분히 배려하도록 하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(3) 표면처리 작업시 유의사항 ① 모든 도료는 적절하게 피도물에 도장이 되어야 최대의 도장효과를 얻을 수 있으므로 모든피도물은 사용하는 도료가 요구하는 정도의 표면처리를 필히 하여야 한다. ② 브라스트 세정은 피도물에 기름, 용접찌꺼기, 먼지, 기타 오염물질을 제거한 후에 실시하여야 한다. ③ 표면처리의 정도는 도장규격에 명시된 규격 이상으로 처리하여야 하며, 만일 처리된 것이 이에 미치지 않는다면, 재작업하여 규격에 맞도록 표면처리를 하여야 한다. ④ 브라스트 세정후 표면은 부드러운 솔이나, 압축공기 또는 진공청소 방법에 의해 표면에 남아있는 이물질들을 제거해 주어야 하며 특히 구석진 곳, 후미진 곳의 이물질을 깨끗이 제거하여야 한다. ⑤ 브라스트 세정후 적어도 3시간 이내에 도장하여야 하며 만일 표면에 재발청이 되었다면 도장전 다시 브라스트 세정을 하여야 한다. ⑥ 샌드 블라스팅(Sand blasting)에 사용하는 모래는 건조하여야 하고 염분에 오염되지 않는 것을 사용하여야 하며, 모래의 입자는 0.7-1.2mm가 적당하고, 석영의 함량이 부피비로 95% 이상이어야 좋다. ⑦ 다음과 같은 조건하에서는 브라스트 세정 작업을 해서는 안된다. 가. 그 주위에 건조가 되지않은 도장물이 있는 경우 나. 비나 눈이 오거나 안개, 습도가 높은 날씨일 경우 다. 표면에 심하게 녹이 발생하여 심하게 쇠비듬이 형성되어 있을 때 (이 때에는 Scraping, Chipping과 같은 Power tool cleaning후에 행한다.) ⑧ 브라스트 세정 작업은 대기오염 방지를 위해 실내에서 실시하여야 한다. ⑨ 상대습도 80% 이상인 때에는 브라스팅 작업을 중지하여야 한다. 3.14.3. 도장관리 (1) 도장조건 ① 온 도 가. 최적의 도장온도 범위는 15℃-32℃ 사이이며, 일반적으로 5℃ 이하, 43℃ 이상에서는 도장을 하지 않아야 한다. 나. 표면의 온도가 32℃ 이상이면 도막이 너무 빨리 건조되어 핀홀이나 부풀음(bubble)같은 결함현상이 발생하며, 5℃ 이하이면 경화가 느릴뿐만 아니라 불완전한 경화를 유발할 수 있다. 다. 도장하는 동안 표면의 응축을 방지하기 위해 철표면 온도가 이슬점보다 3℃ 이상 높아야 한다.	1.6.2 안전관리 (1) 도장작업에서의 사고방지를 위한 계획을 수립하고 확인하여야 한다. (2) 도로나 철도상에서 작업하는 경우는 각 관리자는 시공시간, 시공범위, 보안설비, 연락체계 등을 충분히 협의하고 그 내용을 시공계획서에 명기하도록 한다. (3) 박스 거더형 강교내부에서의 작업에서는 충분한 조명과 환기를 유지하도록 한다. (4) 도료는 일반적으로 인화성의 액체이고, 용제가 함유되어 있어 그러한 것들이 고농도로 인체에 작용하는 경우에는 건강상 유해하다. 따라서 도료의 운반, 보관 및 도장작업 등의 각 단계에서 안전관리 방법 및 대책을 수립하여야 한다. (5) 현장에서의 도장작업은 지상작업 이외에는 거의 대부분이 작업대에 의한 고공작업이므로 작업원의 추락이나 도료의 비산에 의한 제3자의 피해가 발생하기 쉽다. 또한 가설발판의 해체, 철거작업은 위험도가 높으므로 주의를 요한다. 1.7 품질보증 1.7.1 시험칠 (1) 계약상대자는 도장작업전에 도장을 하여 제출한 견본판과 같은 모양과 같은 면적으로 시험칠판에 시험칠을 하여야 한다. (2) 시험칠판은 뽕아들임이 없는 밀바탕으로 하지를 사용하여야 한다. 1.7.2 도장관리자 (1) 계약상대자는 도장작업에 정통한 도장관리자를 두어야 한다. (2) 도장관리자는 도장구분의 설정, 도료의 조정, 도장기구의 조정, 작업환경의 조정 및 도막의 품질보증, 사내검사 등 도장작업을 원활하고 안전하게 실시하기 위해 관리시트 등에 따라 총괄 관리하여야 한다. 1.7.3 도장작업자 도장작업자는 강구조물 도장공사에 다년간 종사한 경험이 있고 국가기술자격 검정시험에 합격한 자이거나 동등 이상의 자격을 소지한 자이어야 한다. 1.7.4 하자 하자의 대상이 되는 도막결함은 다음 각호의 사항에 따라 명시되어져야 한다. (1) 현저한 변색 (색조변화) (2) 부풀음 (3) 녹 (4) 벗겨짐 (5) 균열	

도 료 종 류	최 저	최 고
용제형 무기 징크 도료	50% (65% 이상이 바람직함)	90%
수용성 무기 징크 도료	50% (50%~65%가 바람직함)	85%
염 화 고 무 계 도 료 역 청 질 계 도 료	-	85%
에 폭 시 도 료 타 르 에 폭 시 도 료	-	85%

도 료 종 류	최 저	최 고
용제형 무기 징크 도료	50% (65% 이상이 바람직함)	90%
수용성 무기 징크 도료	50% (50%~65%가 바람직함)	85%
염 화 고 무 계 도 료 역 청 질 계 도 료	-	85%
에 폭 시 도 료 타 르 에 폭 시 도 료	-	85%

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
② 습도 습도는 도막의 건조시간에 영향을 주며 습도가 높은 경우 용제 증발을 억제함으로써 건조시간을 늦추지만 화학적으로 경화되었거나 활성화된 도막에는 약간의 영향을 미친다. 일반적으로 도장을 위한 최적습도 범위는 50~80% 이다. 표 7-42 도료종류별 습도 조건	1.8 운반, 보관, 취급 1.8.1 도료는 각 제품마다 식별이 용이한 곳에 도료의 품질, 제조년월일, 제조번호, 색상 등을 표기하여야 한다. 1.8.2 도료의 제조일자가 6개월 경과시에는 사용을 해서는 안된다. 1.8.3 도료의 보관과 관리는 소방법, 노동안전위생법, 유기용제 중독예방규칙, 위험물 취급법을 준수하여야 한다. 1.8.4 도료와 신나는 통풍이 잘되고 스파크(spark), 화염, 과열, 직사광선을 피할 수 있는 격리된 창고에 보관하여야 하며, 동결우려가 있는 도료는 난방된 창고에 보관하여야 한다. 1.8.5 도료는 침전을 방지하기 위하여 용기는 매월 정기적으로 뒤집어 주어야 한다. 1.8.6 현장에 납품된 모든 도료는 사용하기 전에 뚜껑을 열어서는 안되며, 일단 개봉된 도료는 완전히 사용하거나 제조회사의 제품자료에 따라야 한다. 1.9 환경요구사항 1.9.1 온도 (1) 계약상대자는 감독자가 특별히 승인하지 않는 한 도장작업은 온도가 15℃~32℃ 범위내에서 시행하여야 한다. 어떠한 경우라도 5℃미만, 43℃이상에서는 도장작업을 하여서는 안된다. (2) 표면의 온도가 32℃ 이상이면 도막이 너무 빨리 건조되어 핀홀이나 부풀음(bubble)같은 결함현상이 발생하며, 5℃ 이하이면 경화가 느릴 뿐만 아니라 불완전한 경화를 유발할 수 있다. (3) 도장하는 동안 표면의 응축을 방지하기 위해 철표면온도가 이슬점보다 3℃이상 높아야 한다. 1.9.2 습도 계약상대자는 감독자가 특별히 승인하지 않는 한 상대습도가 50~80% 범위내에 있을 때 도장작업을 시행하여야 한다. 어떠한 경우라도 상대습도가 85% 초과시에는 도장작업을 하여서는 안된다. 표 6-7-4-2 도료종류별 습도 조건	
③ 기 타 안개, 비 또는 강한 바람이 부는 날에는 옥외 도장을 피해야 한다. 재도장시 중진 도막에 화학적 오염의 발생이 예상되면 후속 도장전에 적절한 표면처리를 한후 재도장을 실시하여야 한다. (2) 도장작업의 세부사항 ① 도장준비 가. 도장은 도료공급자의 기술자료나 기타 유의사항에 따라 시공하여야 한다. 나. 다액형의 도료는 각각의 도료를 충분히 교반한 후 용기나 기술자료에 표시된 혼합비에 따라 혼합하여야 하며, 희석이 필요한 경우에는 반드시 지정된 희석제만을 사용하여야 하며, 희석비율은 작업조건에 따라 조정하여야 한다. 다. 다액형일 경우 도장하기 전에 미리 혼합하여야 하며 경화제가 혼합된 도료는 가사시간내에 사용하여야 한다. ② 도장방법 가. 모든 도장은 표준도장 시공방법에 따라 시공하여야 한다. 나. 도장은 전체 부위에 규정된 도막이 균일하게 도포되도록 도장하고 도장이 빠지거나 과도막이 흐른부위(Sag & Drip)가 없도록 유의하여야 한다.		

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
다. 에어리스 스프레이 도장은 한 번에 규정된 도막을 얻을 수 있는 가장 효과적인 방법이며, 스프레이 건(Spray gun)은 피도면과 항상 일정한 거리를 유지하고 피도면과는 항상 수직상태를 유지하여 도장하여야 한다. 라. 붓 도장이나 로울러 도장은 규정된 도막을 얻기 위하여 스프레이 도장 방법보다 더 많은 도장횟수가 요구되지만 프라이머 도장이 조도표면에 브리징(Bridging)되는 것을 막아주는 효과가 있다. 마. 균일한 도막을 얻기 위하여 전부위에 도장하기 전 용접선, 구석진 곳, 가장자리 등은 부분적 덧도장(Stripe coat)을 필히하여 충분한 도막이 도포되도록 하여야 한다. 바. 볼트조립 부분이나 용접예정 부위는 도장이 되지 않도록 도장 전에 보호하여야 한다. 사. 도장된 도막은 채도장 전에 충분히 건조될 수 있도록 채도장 간격을 유지하여야 한다. 아. 도장된 도막은 건도막 측정기로 측정하고 규정보다 미달된 도장부위는 추가도장(Additional coating)을 하여 규정된 도막이 되도록 수정 도장을 하여야 한다. ③ 도구의 세척 도장용 도구 및 장비는 사용후 즉시 사용도료에 해당하는 회석제나 도구세척제로 세척하여야 한다. ④ 도료의 보관 도료의 보관장소는 통풍이 잘되고 스파크(Spark), 화염, 직사광선, 과열로부터 위험이 없는 격리된 장소에 보관하여야 하며, 용기는 침전을 방지하기 위하여 매월 정기적으로 뒤집어 주어야 한다. (3) 세부도장 관리 ① 시공자는 모든 도료를 규격에 맞도록 전처리 되어진 표면에 도장하여야 하며, 도장전 그 부위에 정해진 도료를 사용하는가를 확인하여야 한다. ② 모든 도장은 가능한 한 공장도장을 하여야 하며, 도장시 피도면의 온도는 이슬점보다 3℃이상이어야 한다. ③ 모든 도료는 규격서에서 추천한 도막두께를 유지하도록 도장하여야 하며, 채도장 간격은 도료에 따라 많은 차이가 있으므로 각 제품의 사용설명서에 나타나 있는 채도장 간격을 필히 지켜야 한다. ④ 에어리스 스프레이 도장시 피도체와의 거리는 30cm 정도로 균일하게 유지하여야 하며 항상 피도면에 직각이 되도록 도장하여야 한다. ⑤ 에어리스 스프레이 도장시 건(Gun)의 이동속도는 매초 50-60cm로 하고, 30-40%씩 중첩되도록 도장하여야 균일한 도막과 좋은 도장효과를 얻을 수 있다.	1.9.3 기타 안개, 비 또는 강한 바람이 부는 날에는 옥외도장을 피하여야 한다. 채도장시 종전 도막에 화학적 오염의 발생이 예상되면 후속 도장전에 적절한 표면처리를 한 후 채도장을 실시하여야 한다. 2. 재료 2.1 재료 2.1.1 도료 일반사항 (1) 도료는 제조업자가 제출한 제품자료에 따라야 한다. (2) 도료용기에는 로트 번호와 명칭, 제조년월일, 유효일자 보증기간 등이 명시되어야 한다. 2.1.2 일반환경용 재래식 도장 (1) 일반환경용 재래식 도장(일시사용)은 『별표1』에 따라야 한다. (2) 일반환경용 재래식 도장의 보수도장계는 『별표2』에 따라야 한다. 2.1.3 일반환경용 중방식 도장 (1) 일반환경용 중방식 도장은 『별표3』에 따라야 한다. (2) 일반환경용 중방식 도장의 보수도장계는 『별표4』에 따라야 한다. 2.1.4 특수환경용 중방식 도장(우레탄 계열) (1) 특수환경용 중방식 도장은 『별표5』에 따라야 한다. (2) 특수환경용 중방식 도장의 보수도장계는 『별표6』에 따라야 한다. 2.1.5 특수환경용 중방식 도장(자연 건조형 불소수지 계열) (1) 특수환경용 초내후성 중방식 도장은 『별표7』에 따라야 한다. (2) 특수환경용 초내후성 중방식 도장의 보수도장계는 『별표8』에 따라야 한다. 2.1.6 특수환경용 내부도장(콜탈 에폭시 마감) 특수환경용 콜탈 에폭시 마감은 『별표9』에 따라야 한다. 2.1.7 특수환경용 내부도장(에폭시 마감) 특수환경용 에폭시 마감은 『별표10』에 따라야 한다. 2.1.8 특수환경용 내부도장(후막형 콜탈 에폭시 마감) 특수환경용 후막형 콜탈 에폭시 마감은 『별표11』에 따라야 한다. 2.1.9 내부도장의 보수도장 내부도장의 보수도장은 『별표12』에 따라야 한다. 2.1.10 국부보수도장 국부보수도장은 『별표13』에 따라야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
⑥ 에어리스 스프레이 도장시 용접선이나 구석진 곳(리브단면)과 같은 스프레이 작업이 어려운 곳은 붓으로 선행 도장을 한 후에 다시 전면도장을 하여야 한다. ⑦ 모든 도료는 사용전에 침전 및 덩어리가 없도록 충분히 교반하여 사용하여야 하며, 2액형 도료의 경우 상표에 기록되어 있는 혼합비를 정확하게 지켜서 혼합하고 혼합한 후 제시된 숙성시간을 두었다 가 사시간내에 도장하여야 한다. ⑧ 현장에 납품된 모든 도료는 사용하기 전에 뚜껑을 열어서는 안되며 일단 개봉된 도료는 완전히 사용하거나 제조회사의 사용지침에 따르도록 하여야 한다. ⑨ 최종 마무리 도장이 끝난 후에는 미흡한 부위가 있는지 확인하고 표면을 깨끗이 유지하여야 한다. ⑩ White salt 제거 하도도장후 장기간 대기중에 노출됨으로서 표면에 형성되는 White salt(아연염으로서 대기중의 염분, 수분 등의 성분과 zinc간의 반응으로 생성)를 제거하여야 한다. 즉, 먼저 고압청수로 닦은 후 뽀뽀한 솔(Stiff brush)로 아연염을 제거하여야 하며, 심하게 염이 형성된 부위는 가벼운 모래소사(Sand sweeping)로서 제거해 주어야 한다. ⑪ 열영향부(용접비드부 포함)의 브라스팅은 용접 후 최소한 48시간 경과 후 시행하고 슬래그 등은 브라스팅 전에 그라인딩하여 제거하여야 한다. ⑫ 강재 절단면의 모서리부는 완만하게 그라인딩 한 후 브라스팅을 실시하여야 한다. ⑬ Mist coat 시공 무기질 징크계 도료는 다량의 구상 아연말을 포함한 제품으로 도장시 다공성의 도막을 형성하여 후도막형 도료로 후속도장시 Popping(일종의 Pinhole)을 유발 시킬 수 있으므로 이를 방지하기 위하여 Mist coat을 실시하여 Popping을 방지하여야 한다. 후속 도장되는 중도 도료를 해당 희석제로 50% 정도 희석하여 30μm 정도로 Mist coat시공후 잔여도막을 Wet-on-wet 방법에 의해 규정된 도막두께로 도장하여야 한다. ⑭ 수용성 무기징크 도장은 실내에서 실시하여야 하며, 환경조건은 온도 10~30℃, 습도 50~85%에서 도장하여야 한다.	2.2 부속재료 2.2.1 충전재 (1) 강교량의 도장계열중 외부에 마감되는 하도 및 상도와의 상용성이 좋은 재료로서 현장에서 시공이 용이한 1액형 우레탄 실런트를 사용한다. (2) 1액형 우레탄 실런트는 KS F 4910 규격을 만족하여야 한다. (3) 색상은 강교의 마감색상을 고려하여 백색과 회색중 택일하며, 특별한 언급이 없는 한 백색을 사용한다. 2.3 품질관리 2.3.1 강교용 도료의 품질관리 기준은 『도로교 표준시방서 제6장 2.6 강교용 도료』의 품질관리 기준의 규정에 따른다. 3. 시공 3.1 표면처리 3.1.1 일반사항 (1) 표면처리는 가조립 검사완료후 모두 해체하여 재용접 검사한 후 실시한다. (2) 가조립검사 완료 후 표면처리는 전면 블라스트를 하여야 하며 처리후 감독자의 검사를 받아야 한다. 3.1.2 원판의 표면처리 기준 (1) 가능한한 자동전처리 라인(on-line)에서 실시하여야 한다. (2) 표면처리 작업은 반드시 블라스트 세정방법으로 하여야 한다. (3) 표면처리된 강판의 표면조도는 SSPC-SP10이어야 한다. (4) 연마재의 종류 및 크기는 목표표 하는 표면조도에 따라 선택하여야 한다. (5) 안개 및 고습도 조건에서는 제습기 등을 사용하여 규정조건이 되도록 한다. (6) 분사방법으로 청소된 표면은 기름의 흔적이나 작업중에 생긴 얼룩이 없는가를 면밀히 검사하여야 한다. (7) 공장에서는 표면조도가 도료의 부착력 향상에 도움이 되도록 철구 및 철판을 적절히 배합하여 블라스트한 후 감독자의 검사를 받아야 한다. 단, 현장보수시에는 전동공구를 사용할 수 있다. 3.1.3 샵 프라이머의 도장 기준 (1) 원판 블라스트 세정이 끝난 직후 온라인(on line) 상태에서 즉시 샵 프라이머가 도장되어야 한다. (2) 샵 프라이머는 규정된 도막두께로 도장되어야 한다. (3) 샵 프라이머 도장이 향후 가스절단, 용접 등에 영향을 미치는가의 여부를 확인하고 사용하여야 한다.	

구 분		정 의
A	Box girder 외부	Box girder의 외부, Plate girder등 외부환경에 접하고, 미관이 중요시 되는 부분
B	Box girder 내부	Box girder의 내면과 같이 외부환경에 노출되 지 않고 미관이 중요시 되지 않는 부분
C	외부포장면	Deck의 상부로서 포장(Concrete 등)과 접합되 는 면
D	Splice	공장에서 제작된 Splice에 대한 도장규격 (공장도장)
E	외부 Bolt 및 Splice	교량 설치후 (고장력볼트 조립 등) 도장되는 부분으로 외부노출 부분
F	내부 Bolt 및 Splice	교량 설치후 (고장력볼트 조립 등) 도장되는 Box 내부부분 (현장도장)

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.14.4. 도장규격 (1) 도장부위에 대한 구분 도장면에 대한 도장 부위별 도장규격은 표 7-43과 같다. (2) 도장방법별 규격 ① 일반 중방식 도장규격은 표 7-44와 같다. ② 내후성 중방식 도장규격은 표 7-45와 같다. ③ 초내후성 중방식 도장규격은 표 7-46과 같다. ④ 내부도장 가. 타르 에폭시 마감 무기질 아연말 도료를 하도로 하고 상도를 내수성 및 내약품성이 우수한 타르 에폭시계 도료를 채택한 도장으로 표 7-47에 따른다. 나. 에폭시 마감 무기질 아연말 도료를 하도로 하고 상도를 내수성이 우수한 후막형 에폭시계 도료를 채택한 도장으로 표 7-48에 따른다. 다. 후막형 타르 에폭시 마감 내수성을 고려한 도장계로서 타르 에폭시계 도료를 2회 도장하므로 특히 내수성이 우수한 도장으로 표 7-49에 따른다. 표 7-43 도장부위에 대한 구분	3.1.4 2차 표면처리 기준 제작 및 가조립이 완료된 상태에서 블라스트 세정에 의한 방법으로 규정 등급 및 조도에 도달되도록 표면처리를 하여야 한다. (1) 용접시 발생한 결함은 표면처리 전에 수정작업을 하여야 한다. (2) 표면처리는 별도의 규정이 없으면 SSPC-SP10 등급으로 처리하여야 한다. (3) 원판에 샵 프라이머 되어 있더라도 후속도장전 SSPC-SP10(blush off blasting)방법 등으로 표면의 조도를 향상시켜 도장을 하여야 한다. (4) 표면처리가 완료되어 검사된 후 즉시 프라이머를 도장하여야 하며, 상온조건에서 4시간을 초과하지 않도록 한다. 3.1.5 용접부의 표면처리 용접부의 표면처리는 다음과 같이 실시한다. (1) 용접부는 특히 발청되기 쉬운 부분이므로 별도의 언급이 없는 한 반드시 브라스팅 방법에 의해 표면처리 등급 SSPC-SP10 이상으로 처리한다. 단, 무기질징크계 하도가 도장된 후 용접수정이 필요한 국소 부위의 경우에는 동력공구세정 등급인 SSPC-SP3로 처리 후 동일계열의 도장재나 또는 유기계(에폭시) 징크리치 프라이머로 터치 업을 실시할 수 있다. (2) 용접과정에서 발생한 용접비드의 결함은 완전히 수정한 후에 표면처리를 한다. (3) 용접시에 발생한 용접주위의 스파터 및 잔류물은 사전에 제거하여야 한다. (4) 용접부 주위에 스파터의 부착을 방지하기 위해 처리약품 등이 사용되었을 경우에는 표면처리 작업시에 이들을 제거하여야 한다. (5) 용접부는 72시간 방치한 후 전처리 및 도장을 하여야 한다. 3.1.6 고장력 볼트 및 현장표면처리(설치후) 볼트는 형상에 요철이 많고 부식이 쉬우므로 도장하기 전에 방식대책을 철저히 수립하여야 한다. (1) 볼트는 표면처리하지 않은 상태에서 연결판을 체결한 경우에는 볼트 및 연결판에 동력공구세정(SSPC-SP3)로 처리하고 후속도장을 실시한다. (2) 볼트를 체결하기 전에 볼트에 직접한 전처리후 도금, 화성피막처리 또는 징크리치 페인트를 한 경우에는 연결판에 볼트를 체결한 후 부착이 양호한 도료를 도장한다. 이 경우 도금 또는 화성피막을 처리한 볼트가 제반성능에 문제가 없는지를 검증하고 확인하여야 한다. (3) 콘크리트 타설시 강교에 부착된 시멘트 오염물은 제거한 후 도장하여야 한다. (4) 가능한 강교의 현장 체결부위는 지상에서 이물질 제거 및 세척후 도장을 한다.	

구 분	공 정		도료명칭 및 방법	도막두께 (μm)	도장 횟수
교량외부	1차 표면처리		SSPC - SP 10		
	전처리 프라이머		무기질 아연말 숏프라이머	20	1
	2차 표면처리		SSPC - SP 10		
	공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	75	1
		제2층	미스트 코트 (Mist coat)	-	1
		제3층	염화고무계 도료	60	1
	공장/현장도장	제4층	염화고무계 도료	60	1
계				195	
교량내부	1차 표면처리		SSPC - SP 10		
	전처리 프라이머		무기질 아연말 숏프라이머	20	1
	2차 표면처리		SSPC - SP 10		
	공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	75	1
		제2층	미스트 코트 (Mist coat)	-	1
		제3층	역청질계 도료	75	1
	계			150	
연 결 관	표면처리		SSPC - SP 10		
	공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	50	1
	계			50	
교량외부 볼트 및 연결관	표면처리	연결관	SSPC - SP 3		
		볼 트	화성피막 (다크로) 처리 → SSPC - SP 3	평균 6-13	
	현장도장	제1층	염화고무 MIO 도료	75	1
		제2층	염화고무계 도료	60	1
		제3층	염화고무계 도료	60	1
	계			195	
교량내부 볼트 및 연결관	표면처리	연결관	SSPC - SP 3		
		볼 트	화성피막 (다크로) 처리 → SSPC - SP 3	평균 6-13	
	현장도장	제1층	염화고무 MIO 도료	75	1
		제2층	역청질계 도료	75	1
	계			150	
콘크리트 접합부위	표면처리		SSPC - SP 10		
	공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	75	1
	계			75	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표 7-44 일반 중방식 도장규격	3.1.7 표면처리방법 (1) 기계적인 표면처리 표면의 기계적인 표면처리는 다음과 같이 실시한다. ① 강교량 도장의 표면처리방법은 기계적인 처리방법으로 처리하여야 하며, 2급조정 이상으로 하여야 한다. ② 기계적인 표면처리 방법중 블라스트 세정으로 처리하는 것을 기본으로 한다. (2) 블라스트 세정에 의한 표면처리 블라스트 세정에 의한 표면처리는 다음과 같이 실시한다. ① 원판 표면처리 및 제품 표면처리는 원칙적으로 블라스트 세정으로 실시한다. ② 연마재 및 장비의 선택은 표면처리 기준을 만족할 수 있는 수준이어야 한다. (3) 기계적 표면처리 기준 표면처리시 기계 및 공구에 의한 표면처리 기준은 다음 표 6-7-4-3와 같다.	

구 분	공 정		도료명칭 및 방법	도막두께 (μm)	도장 횟수
교량외부	1차 표면처리		SSPC - SP 10		
	전처리 프라이머		무기질 아연말 숄프라이머	20	1
	2차 표면처리		SSPC - SP 10		
	공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	75	1
		제2층	미스트 코트 (Mist coat)	-	1
		제3층	후막형 에폭시계 도료	100	1
		제4층	자연 건조형 불소수지 도료	25	1
	공장/현장도장	제5층	자연 건조형 불소수지 도료	25	1
계				225	
교량내부	표 7-47, 7-48, 7-49 교량내부 도장규격 중에서 택일한다.				
연 결 판	표면처리		SSPC - SP 10		
	공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	50	1
	계			50	
교량외부 볼트 및 연결판	표면처리	연 결 판	SSPC - SP 3		
		볼 트	화성피막 (다크로) 처리 → SSPC - SP 3	평균 6-13	
	현장도장	제1층	에폭시 프라이머	75	1
		제2층	후막형 에폭시계 도료	100	1
		제3층	자연건조형 불소수지 도료	25	1
		제4층	자연건조형 불소수지 도료	25	1
	계			225	
콘크리트 접합부위	표면처리		SSPC - SP 10		
	공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	75	1
	계			75	

방 법	ISO 8501-1 ¹⁾ I	SSPC ²⁾	비 고
수공공구 세정 (hand tool cleaning)	St2, St3	SP2	수동공구, 치폐, 디스케일러, 연마지, 와이어 브러쉬와 그라인더를 사용하여 지시된 수준으로 들뜬 녹, 들뜬 흑피와 들뜬 도막을 제거한다.
동력공구 세정 (power tool cleaning)	St2, St3	SP3	동력공구, 치폐, 디스케일러, 연마지, 와이어 브러쉬와 그라인더를 사용하여 지시된 수준으로 들뜬 녹, 들뜬 흑피와 들뜬 도막을 제거한다.
”나금속“ 세정 (“white metal” blast cleaning)	Sa3	SP5	모래, 그리트 및 쇼트 등을 사용하여 휠 또는 노즐에 의한 블라스트 세정(건식 혹은 습식)으로 육안으로 관찰 시 기름 그리스, 먼지, 흑피, 녹, 현도막 및 기타 이물질들을 모두 제거한다. (세정을 위해 많은 비용을 투자할 수 있는 심한 부식환경에 놓여있는 피도물에 대하여)
”준나금속“ 세정 (“near white metal” blast cleaning)	Sa2½	SP10	육안으로 관찰 시 기름 그리스, 먼지, 흑피, 녹, 현도막 및 기타 이물질이 없어야 한다. 단, 녹, 흑피나 현도막의 얼룩에 의하여 생긴 가벼운 색바래이나 흔적이 고루 퍼져 있으면 허용이되나, 그 함이 5%를 초과해서는 안된다. (높은 습도, 화학적인 환경, 해상 및 기타의 부식환경에 놓여지는 피도물에 대하여)
”일반“ 세정 (“commercial blast cleaning)	Sa2	SP6	표면적의 2/3 이상까지 눈에 띄는 모든 잔유물을 블라스트 세정한다. (비교적 심한 상황에 놓여지는 피도물에 대하여)
”브라쉬“ 세정 (“brush-off” blast cleaning)	Sa1	SP7	금속표면 전체에 고루 수많은 녹을 노출한 채 단단히 부착된 흑피, 녹 및 도막을 제외한 모든 것을 블라스트 세정한다.
”나철“ 동력공구 세정 (power tool cleaning ”bare metal”)		SP11	동력공구를 사용하여 표면의 조도가 형성되도록 페인트, 단단한 녹, 밀스케일 등을 제거한다. (블라스트가 불가능한 조건에서 나철수준의 세정이 요구되는 피도물에 대하여)

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표 7-45 내후성 중방식 도장규격	표 6-7-4-3 표면처리 규격요약	• SIS 055900은 스웨덴 국가규격으로 국제 표준규격인 ISO 8501-1과 동일하므로 국제표준규격으로 변경 • BS는 영국국가규격으로서 국제표준규격인 ISO 8501-1로 대체하며, 한편 BS4232는 1989년에 폐기된 규격임.
	주) 1) ISO 8501-1 : 국제표준규격 2) SSPC : 미국 중방식 도장학회	

구 분	공 정		도료명칭 및 방법	도막두께 (μm)	도장 횟수
교량내부	1차 표면처리		SSPC - SP 10		
	전처리 프라이머		무기질 아연말 솜프라이머	20	1
	2차 표면처리		SSPC - SP 10		
	공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	75	1
		제2층	미스트 코트 (Mist coat)	-	1
		제3층	타르 에폭시계 도료	100	1
	계			175	
교량내부 볼트 및 연결판	표면처리	연결판	SSPC - SP 3		
		볼 트	화성피막 (다크로) 처리 → SSPC - SP 3	평균 6-13	
	현장도장	제1층	에폭시 프라이머	75	1
		제2층	타르 에폭시계 도료	100	1
	계			175	

구 분	공 정		도료명칭 및 방법	도막두께 (μm)	도장 횟수
교량내부	1차 표면처리		SSPC - SP 10		
	전처리 프라이머		무기질 아연말 솜프라이머	20	1
	2차 표면처리		SSPC - SP 10		
	공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	75	1
		제2층	미스트 코트 (Mist coat)	-	1
		제3층	후막형 에폭시계 도료	100	1
	계			175	
교량내부 볼트 및 연결판	표면처리	연결판	SSPC - SP 3		
		볼 트	화성피막 (다크로) 처리 → SSPC - SP 3	평균 6-13	
	현장도장	제1층	에폭시 프라이머	75	1
		제2층	후막형 에폭시계 도료	100	1
	계			175	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표 7-47 내부도장 (타르 에폭시 마감)	3.1.8 표면처리 작업시 유의사항 (1) 소지조정은 도장직전에 실시하여야 하며, 시기는 공정에 따라 결정되어야 한다. (2) 모든 도료는 적절하게 피도물에 도장이 되어야 최대의 도장효과를 얻을 수 있으며, 따라서 모든 피도물은 사용될 도료가 요구되는 정도의 표면처리를 필히 해주어야 한다. (3) 블라스트 세정은 피도물에 기름, 용접찌꺼기, 먼지, 기타 오염물질을 제거한 후에 실시하여야 한다. (4) 표면처리의 정도는 도장사양에 명시된 규격이상으로 처리되어야 하며, 만일 처리된 것이 이에 미치지 않는다면, 재작업하여 규격에 맞도록 표면처리를 하여야 한다. (5) 블라스트 세정후 표면은 부드러운 솔이나, 압축공기 또는 진공청소 방법에 의해 표면에 남아 있는 이물질을 제거해 주어야 하며, 특히 구석진 곳, 후미진 곳의 이물질을 깨끗이 제거하여야 한다. (6) 블라스트 세정후 적어도 4시간 이내에 도장하여야 하며, 만일 표면에 재발청이 되었다면 도장전 다시 블라스트 세정하여야 한다. (7) 샌드 브라스팅(Sand blasting)에 사용되는 모래는 건조하여야 하며 염분이 오염되어 있지 않는 것으로 사용하여야 하고 모래의 입도는 0.7 - 1.2mm가 적당하며, 석영의 함량이 부피비로 95%이상이어야 한다. (8) 다음과 같은 조건하에서는 블라스트 세정 작업을 하여서는 안된다. ① 그 주위에 건조가 되지 않은 도장물이 있는 경우 ② 비나 눈이 오거나 안개, 습도가 높은 날씨일 경우 ③ 표면에 심하게 녹이 발생되어 심하게 쇄비듬이 형성되어 있을 때 (이 때에는 스크레이핑(scraping), 쪼아내기(chipping)과 같은 동력 연마세정(power tool cleaning) 후에 행한다) (9) 블라스트 세정 작업은 대기오염 방지를 위해 실내에서 실시한다. (10) 상대습도 85% 이상인 때에는 브라스팅 작업을 중지한다. (11) 원판에 녹이 많은 부분은 공장 블라스트(shop blast)로 녹이 완전히 제거되지 않으므로 공장 블라스트(shop blast)전에 녹을 제거하여야 한다. (12) 프라이머 도막두께는 (-)측 오차가 기준두께의 5% 이하이어야 한다.	• 일반적으로 세정 후 4시간 이내에 도장을 하도록 요구하고 있음 <- 도로교통연구원(이창근) 수정요청 • 일반적으로 표면처리와 도장작업은 상대습도가 85%이하에서 이루어지도록 요구하고 있음 <- 도로교통연구원(이창근) 수정요청

구 분	공 정		도료명칭 및 방법	도막두께 (μ m)	도장 횟수
교량내부	1차 표면처리		SSPC - SP 10		
	전처리 프라이머		무기질 아연말 솜프라이머	20	1
	2차 표면처리		SSPC - SP 10		
	공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	75	1
		제2층	미스트 코트 (Mist coat)	-	1
		제3층	타르 에폭시계 도료	150	1
		제4층	타르 에폭시계 도료	150	1
	계			375	
교량내부 볼트 및 연결판	표면처리	연결판	SSPC - SP 3		
		볼 트	화성피막 (다크로) 처리 → SSPC - SP 3	평균 6-13	
	현장도장	제1층	에폭시 프라이머	75	1
		제2층	타르 에폭시계 도료	150	1
		제3층	타르 에폭시계 도료	150	1
	계			375	

구 분	공 정		도료명칭 및 방법	도막두께 (μ m)	도장 횟수
교량외· 내부 및 연결판	1차 표면처리		SSPC - SP 10		
	전처리 프라이머		수용성 무기징크 솜프라이머	20	1
	2차 표면처리		SSPC - SP 10		
	공장도장	제1층	수용성 무기징크 도료	50	1
		제2층	미스트 코트 (Mist coat)	-	1
		제3층	수용성 무기징크 도료	50	1
	계			100	
교량외부 볼트	표면처리		화성피막 (다크로) 처리 → SSPC - SP 3	평균 6-13	
교량내부 볼트	본도장의 교량외부도장 또는 표7-45, 표7-46의 볼트 도장규격에 따른다.				
	표면처리		화성피막 (다크로) 처리 → SSPC - SP 3	평균 6-13	
콘크리트 접합부위	본도장의 교량외부도장 또는 표7-48의 볼트 도장규격에 따른다.				
	표면처리		SSPC - SP 10		
	공장도장	제1층	수용성 무기징크 도료	65	1
계				65	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표 7-49 내부도장 (후막형 타르 에폭시 마감) ⑤ 수용성 무기징크 도장규격은 표 7-50과 같다. 표 7-50 수용성 무기징크 도장규격 ※ 볼트부위 도장규격의 색상은 본도장 색상과 일치하여야 한다. ※ 볼트부위 도장규격이 본도장과 다를 경우에는 도장의 사후관리에 의하여 본도장과 같은 수명을 보장해야한다.	3.2 도장시공 3.2.1 일반사항 (1) 계약상대자는 도장작업 시작전에 하도, 중도, 상도에 쓰일 도료가 확실히 반입되었는지 확인하여야 한다. (2) 도장은 도료공급자의 제품자료에 따라 표준도장 시공방법에 준해 시공하여야 한다. (3) 강구조물은 3회 이상(수용성은 2회 이상) 도장하여야 하며, 사용할 도료는 그 재질이 설계도 또는 제조업자가 제출한 제품자료와 일치하여야 한다. (4) 현장 연결부와 연결판은 무기질 징크 50 μm. 도장을 한다. (5) 도장후 급작스런 일기변화에 대비하여 제작 도장면을 보호하여야 한다. (6) 박스외부의 상도는 공장에서 시공하는 것을 원칙으로 하고, 박스 연결부는 현장에서 도장하는 것으로 한다. (7) 도구 및 장비는 사용후 즉시 사용도료에 해당하는 회석제나 도구세척제로 세척되어야 한다. 3.2.2 도료의 혼합 (1) 도료의 품질확인 도료의 품질확인 은 다음과 같이 실시하여야 한다. ① 도료는 사용전에 저장안정기간을 경과하였는지의 여부를 확인한 다음 캔을 개봉하는 것으로 한다. ② 용기내에 있는 도료상태의 이상유무를 확인하고 사용하여야 한다. (2) 교반 ① 도료를 사용할 때에는, 교반봉이나 교반기를 사용하여 충분히 저어서 섞은 다음, 통안의 도료를 균일한 상태로 만든 후 사용하여야 한다. 특히 비중이 큰 금속안료(연단, MIO, 아연말 등)를 함유한 도료나 또는 다액형 도료인 경우 균일하게 혼합되도록 특별한 주의를 하여야한다. ② 혼합된 도료가 덩어리 등이 있어 작업성 및 도막외관에 영향을 줄 우려가 있는 경우는 적절한 크기의 망으로 거른 후 사용하여야 한다. ③ 도료의 시료검사를 할 경우에도 도료를 충분히 교반하고 나서 시료를 채취하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.14.5 도장작업 절차 (1) Shopprimer(무기질 징크계 도료)의 적용 (공장도장) ① 무기질 징크계 도료의 적용은 도장공정의 편의를 위하여 적용되는 도료로서 적용이 필수적인 것은 아니며 필요에 따라 적용여부를 결정하여야 한다. ② 철판표면의 전처리 등급은 SSPC-SP 10등급 이상으로 Wire cut, Grit 혹은 shot ball 등으로 블라스팅 하여야 하며, 철판표면 및 후속도료의 부착을 위해 최소 25μm 이상의 표면조도(Anchor pattern)를 확보하여야 한다. ③ 무기질 징크계 Shopprimer는 철판의 절단속도에 영향을 주지 않아야 하며, 용접속도나 용접효과 및 용접시간에 영향을 주지 않아야 한다. ④ 가급적 블라스팅 작업이 진행된 즉시 “On-line” 도장공정을 통해 즉시 도장하여야 한다. (2) 박스거더 외부 및 내부 시공방법 (공장도장) ① Shopprimer가 적용된 경우 가. 용접부 및 도막손상에 의한 발청부위는 블라스팅 방법으로 녹을 완전히 제거하고 동시에 Shopprimer의 잔존도막은 Sweeping 방법으로 가능한 한 제거하여야 한다. 나. 규정된 무기질 징크계 하도를 전면에 규정된 건조도막두께로 도장하여야 한다. ② Shopprimer를 적용하지 않는 경우 공장시설의 여건상 shopprimer 적용이 불가능한 경우에는 박스거더를 제작 후 공장에서 연마제(Sand등)를 사용하여 규정된 전처리 등급 (SSPC-SP 10, 표면조도 25μm~75μm)으로 표면처리후 무기질 징크계 하도를 도장하며 후속도장도 도장규격에 따라 도장한다. ③ 하도도장이 끝난 직후 외부는 중도 또는 중도 및 상도의 일부를 도장하여야 하고, 내부는 상도를 도장하여야 하며, Splice 접촉면을 제외한 전 부위를 도장하여야 한다. ④ 외부의 경우 중도를 도장하고, 장기간 폭로후 상도를 도장할 때에는 층간 부착력이 저하 될 수 있으므로 적절한 표면처리(Sand papering)후 상도를 도장하여야 한다. ⑤ Splice 접촉면은 반드시 하도만 도장하여야 한다.	(3) 가사시간과 숙성시간 ① 다액형 도료는 사용직전에 주제(主濟), 경화제 등을 혼합하여 사용하는데, 혼합후에는 서서히 반응이 진행되어 고화되기 때문에 사용가능시간(가사시간) 내에 사용하여야 한다. ② 사용중 가사시간이 경과한 경우는 사용을 중지하고 혼합된 잔여물은 폐기한다. ③ 가사시간은 제조회사의 기술자료에 따른다. (4) 점도와 회석 ① 도료는 사용에 적절한 점도로 조정후 사용하며 제조회사의 허용범위를 준수한다. ② 회석은 작업성을 향상시키기 위해 실시되는데 작업시의 온도, 도장방법, 도장면의 상태에 적합한 점도가 우선적으로 유지되어야 한다. 3.2.3 도장방법 (1) 반드시 회석제는 하절기, 동절기로 구분하여 사용하여야 한다. (2) 도장은 전체부위에 규정된 도막이 균일하게 도포되도록 도장하고 도장이 빠지거나 과도막이 흐른 부위(sag & drip)가 없도록 유의하여야 한다. (3) 균일한 도막을 얻기 위하여 전부위에 도장하기 전 용접선, 구석진 곳, 가장자리 등은 부분적 줄도장(stripe coat)을 반드시 하여 충분한 도막이 도포되어야 한다. (4) 도장된 도막은 재도장전 충분히 건조될 수 있도록 재도장 간격을 유지하여야 한다. (5) 도장된 도막은 건조막 측정기로 측정하고 규정보다 미달된 도장 부위는 추가도장-(additional coating)하여 규정된 도막이 되도록 수정 도장하여야 한다. 3.2.4 세부도장 (1) 모든 도료는 규격에 맞도록 전처리되어 표면에 도장되어야 하며 도장전 그 부위에 정해진 도료가 사용되었는가를 확인하여야 한다. (2) 모든 도장은 한 공장에서 도장을 하여야 한다. (3) 계약상대자는 도료 제조업자의 제품자료에 명시된 도막두께를 유지하도록 도장하여야 하며 재도장 간격은 제품에 따라 많은 차이가 있으므로 제품자료에 나타나 있는 도장간격을 반드시 지켜야 한다. (4) 도장작업은 에어 스프레이(air spray) 또는 에어리스 스프레이 (airless spray)를 사용하며, 항상 피도면과 300~400 mm 이격하여 직각으로 시공하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(3) Splice 부위의 작업방법 (공장도장) ① Splice는 공장에서 제작 후 규정된 전처리등급(SSPC-SP10)으로 표면처리 후 규정된 도막두께로 도장하여야 한다. ② 표면처리가 완료된 후 무기질 징크계 하도를 규정된 도막두께로 도장하여야 한다. (4) 볼트 및 너트 (제작공장) ① 볼트, 너트의 1차 표면처리 가. 메칠렌 클로라이드 (Methylene chloride) 용제에 초음파 진동으로 세척을 한다. 나. 세척후 0.4 쇼트볼을 고속 투과하여 녹 및 스케일을 제거한다. ② 볼트, 너트의 2차 표면처리 가. 1차 표면처리된 볼트, 너트는 도장 하지용 아연말 화성 피막액에 침적후 원심분리기를 이용하여 도장한다. 나. 도포된 볼트, 너트는 열풍 순환로에서 표면온도 290-340℃에서 30-70분간 처리한다. 다. 위의 방법을 2회 반복실시하여 도막두께 합계가 평균 6-13μm가 되게 한다. 라. 코팅후 체결이 원활히 이루어지도록 안정화제를 처리하여야 한다. 마. 제품 납품시 볼트, 너트의 성능 및 체결에 영향을 주지 않는다는 시험 결과 (토크계수시험 : KS B 1010)를 제시하여 감독자의 승인을 받아야 한다. (5) 현장도장 현장에서 강구조물을 완전히 설치하고 슬라브 치기 등이 완료된 후 현장도장에 착수한다. 표면에 오염된 각종 이물질은 완전히 제거하여야 하며 재도장간격이 경과한 도막에 대해서는 적절한 표면처리 후 도장을 하여야 한다. ① 볼트 및 Splice 부위 도장 (내부 및 외부) 가. 볼트 및 Splice의 이물질을 제거한 후 도장규격에 따라 규정된 도막두께로 도장한다. 나. 상도 마감도장은 Box girder 외부의 상도 마감도장시 함께 도장한다. ② Girder의 손상부위 보수도장 가. 현장으로 운반도중 변형, 손상부위 및 용접부위 등은 현장도장 전에 표면의 녹, 기름기 및 오염물을 완전히 제거하여야 하며, 녹발생 부분이 극소한 경우에는 Power tool로 SP 3등급까지 전처리 후 기본 도장규격에 따라 Touch-up 한 다음 현장 도장을 실시하여야 한다. 나. 손상부위가 넓을 경우에는 손상부위를 블라스팅 처리한 후 도장규격대로 도장을 한다.	(5) 에어리스 스프레이 도장을 효과적으로 실행하기 위해서는 피도물과 도장 건(gun)과의 거리, 도장 건의 이동속도, 분사압력, 노즐팁 등이 조건에 맞도록 선정 및 작업되어야 한다. (6) 에어리스 스프레이 도장시 건의 이동속도는 500~600 mm/s, 겹침간격 40%를 유지하여 실시한다. (7) 무기질 아연말 도료, 후막형 에폭시 도료 등은 특별한 이유가 없으면 에어리스 스프레이로 도장하여야 한다. (8) 에어 스프레이 도장을 할 경우에는 비산방지 대책을 사전에 강구하여 작업하여야 한다. (9) 세밀한 부분이나 각진 부분, 요철부분, 협소한 부분 등에 대해서는 붓도장을 먼저하고 나서 에어 스프레이 도장을 실시하여야 한다. (10) 붓 또는 로울러 도장 별도 지정된 부분이나, 스프레이 도장이 어려운 부분, 부분적인 보수 도장 등에는 붓 또는 로울러 도장을 할 수도 있다. (11) 최종 마무리 도장이 끝난 후에 미흡한 부위가 있는지 확인하고 표면을 깨끗이 유지하여야 한다. (12) 아연염(white salt) 제거 하도도장후 장기간 대기중에 노출됨으로써 표면에 형성되는 아연염(white salt)을 제거하여야 한다. 3.2.5 재도장 간격 (1) 동일한 도료를 추가로 도장하거나 다른 도료로 후속 도장하는 경우에는 반드시 재도장 간격을 준수하여 도장하여 한다. (2) 재도장 간격은 최소 및 최대의 간격이 경과하기 전에 후속도장을 실시하여야 한다. (3) 재도장 간격이 경과한 경우에는 샌드페이퍼로 표면을 거칠게 하거나 도료 또는 도료 제조회사의 지침에 따라 표면처리를 한 후에 후속도장을 하여야 한다. (4) 각 사양별 일반적인 재도장 간격은 다음 표 6-7-4-4와 같다.	

도장부위	도장계열	도장공정	도료명칭	재도장 간격 (20℃ 기준)
외부	GEA	제1층	연단계 방청페인트	48시간 ~ 1개월
		제2층	연단계 방청페인트	48시간 ~ 1개월
		제3층	알키드계 마감도료	
		제4층	알키드계 마감도료	24시간 ~ 15일
	GEB	제1층	무기질 아연말 도료	24시간 ~ 3개월
		제2층	미스트 코트	10분 ~ 4시간
		제3층	염화 고무계 도료	
		제4층	염화 고무계 도료	24시간 ~ 3개월
	SED	제1층	무기질 아연말 도료	24시간 ~ 3개월
		제2층	미스트 코트	10분 ~ 4시간
		제3층	에폭시계 도료	
		제4층	폴리 우레탄계 도료	24시간 ~ 14일
		제5층	폴리 우레탄계 도료	24시간 ~ 3개월
	SEE	제1층	무기질 아연말 도료	24시간 ~ 3개월
		제2층	미스트 코트	10분 ~ 4시간
		제3층	에폭시계 도료	
		제4층	자연건조형 불소 도료	24시간 ~ 14일
		제5층	자연건조형 불소 도료	24시간 ~ 3개월
내부	GIA	제1층	연단계 방청페인트	48시간 ~ 1개월
		제2층	연단계 방청페인트	
	GIB	제1층	무기질 아연말 도료	24시간 ~ 3개월
		제2층	미스트 코트	10분 ~ 4시간
		제3층	역청질계 도료	
	SID	제1층	무기질 아연말 도료	24시간 ~ 3개월
		제2층	미스트 코트	10분 ~ 4시간
		제3층	콜탈 에폭시계 도료	
	SIE	제1층	무기질 아연말 도료	24시간 ~ 3개월
		제2층	미스트 코트	10분 ~ 4시간
		제3층	에폭시계 도료	
	SIF	제1층	무기질 아연말 도료	24시간 ~ 3개월
		제2층	미스크 코트	10시간 ~ 4시간
		제3층	콜탈 에폭시계 도료	
		제4층	콜탈 에폭시계 도료	24시간 ~ 5일

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
③ Box girder 외부 마감도장 볼트 및 Splice 도장 및 손상부위 보수도장이 완료된 후 외부의 오염된 이물질은 완전히 제거하고 즉시 상도를 한다. (6) 수용성무기징크 도장 ① 수용성무기징크 도장은 도장규격 표 7-50에 따른다. ② 수용성무기징크 도장은 공장에서 본 도장이 이루어지므로 취급, 이동, 조립, 거치 등의 시공과정에서 도막 손상이 없도록 특별한 주의를 기울여야 한다. 3.14.6 도장검사 (1) 일반사항 ① 시공자는 감독자의 승인 없이 도장에 임할 수 없으며 불량하다고 지적받은 부위는 즉시 수정작업을 하여야 한다. ② 후속 도장시에는 종전 도막의 오염, 먼지의 제거 및 건조상태 등을 확인 받아야 한다. 감독자는 매회 도장에 대한 건조도막 두께를 측정하여 도막두께가 미달된 부분은 재도장 작업을 하여야 한다. ③ 시공자는 감독자에게 검사에 필요한 검증된 측정기기를 제공하여야 한다. 검사에 필요한 검사기기로는 건조도막 및 습도막 측정기, 표면조도 측정기, 습도측정기(Sling psychrometer), 철표면 온도측정기, 소형 휴대용 건조 도막 측정기, 도장누락 탐지기(Holyday detector),이슬점(Dewpoint) 계산척 등이 있다. ④ 시공자는 본 공사를 위해 사내도장 품질관리 요원을 선정 활용하며 도장작업의 진행 및 현장도장 상태를 수시로 사전 확인하고 미비한 부위를 수정토록 함으로써 양호하고 신속한 도장공사가 될 수 있도록 협조하여야 한다. ⑤ 사내 품질관리 요원, 시공회사 품질관리 요원 및 도장감리요원은 당일 검사할 부위의 사전 상태를 도장검사성적서의 양식에 의거 검사한 후 감독자에게 확인을 받아야 한다. ⑥ 자격 및 도장감리기기를 갖춘 전문기술자가 작업장에 입회하여 이상적인 도장규격의 성취를 위하여 도장절차의 모든과정을 점검하여야 한다. 3.14.7 도막두께의 검사 및 관리 (1) 도막두께는 도장작업중에 실시하는 습도막 두께와 도장작업이 완료된 후 측정하는 건조도막을 모두 측정하여 관리한다. (2) 습도막 두께는 도장작업 초기에 측정하여 예상 건조도막 두께를 확인하고, 건조도막 두께는 건조 후 측정하여 결과를 평가한다. (3) 도막두께의 측정값은 각점마다 달라지고, 도막두께의 평가는 많은 측정값을 통계처리할 필요가 있으며 일반적으로는 표 7-51과 같은 평가방법을 이용하여야 한다.	표 6-7-4-4 사양별 재도장 간격	

기준 도막두께	최소 (Spot)	최대 (평균)	최대 (Spot)
mils (μm)	mils (μm)	mils (μm)	mils (μm)
1.0 (25)	0.8 (20)	2.0 (50)	3.0 (75)
1.5 (38)	1.2 (30)	3.0 (75)	4.0 (100)
2.0 (50)	1.6 (40)	4.0 (100)	5.0 (125)
3.0 (75)	2.4 (60)	6.0 (150)	7.0 (175)
4.0 (100)	3.2 (80)	7.0 (175)	8.5 (213)
5.0 (125)	4.0 (100)	8.0 (200)	9.5 (238)
6.0 (150)	4.8 (120)	9.0 (225)	10.5 (263)
7.0 (175)	5.6 (140)	10.0 (250)	11.5 (288)
8.0 (200)	6.4 (160)	11.0 (275)	12.5 (313)
10.0 (250)	8.0 (200)	13.0 (325)	14.5 (363)
15.0 (275)	12.0 (300)	20.0 (500)	23.0 (575)
20.0 (500)	16.0 (400)	26.0 (650)	29.0 (725)
25.0 (625)	20.0 (500)	32.0 (800)	36.0 (900)
30.0 (750)	24.0 (600)	38.0 (950)	42.0 (1050)
35.0 (875)	28.0 (700)	44.0 (1100)	48.0 (1200)
40.0 (1000)	32.0 (800)	50.0 (1250)	55.0 (1375)
50.0 (1250)	40.0 (1000)	62.0 (1550)	68.0 (1700)
60.0 (1500)	48.0 (1200)	74.0 (1850)	81.0 (2025)

도장부위	도장계열	도장공정	도료명칭	재도장 간격 (20℃ 기준)
볼트 및 연결판	GEC	제1층	염화 고무계 MIO 도료	24시간 ~ 3개월
		제2층	염화 고무계 도료	
	GIC	제1층	염화 고무계 MIO 도료	24시간 ~ 3개월
		제2층	역청질계 도료	
	SEF SEG	제1층	에폭시계 도료	24시간 ~ 14일
		제2층	후막형 에폭시계 도료	
	SIG SII	제1층	에폭시계 도료	24시간 ~ 14일
		제2층	콜탈 에폭시계 도료	
	SIH	제1층	에폭시계 도료	24시간 ~ 14일
		제2층	후막형 에폭시계 도료	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표 7-51 기준 도막두께에 대한 시공허용 범위	3.2.6 용접부 및 볼트체결 부위의 도장 (1) 용접부 도장 ① 용접부는 일반부위에 비해 도막결함이 발생하기 쉽고 조기에 발청하기 쉬운 부분이므로 표면처리후 도장을 실시하여야 한다. ② 용접부는 용접이 끝난48시간 이후에 도장하여야 한다. 다만 비드면을 300℃로 몇 분간 가열시켜 냉방시킨 경우에는 예외로 한다. ③ 용접부는 5~10% 인산 수용액으로 중화처리하고 건조시킨 후 도장하여야 한다. 다만, 아래의 경우에는 이 처리를 생략할 수 있다. - 용접후 옥외에 방치하여 녹이 발생되고, 이 녹을 충분히 제거한 경우 - 타르 에폭시 수지계 도료로 도장한 경우 - 저수소계 용접봉에 의한 수동용접 이외의 부분 (2) 고장력 볼트 체결부위 도장 부재를 고장력볼트로 접합하는 연결판 부위는 볼트를 체결한 후 연결판 및 볼트를 표면처리한 다음 도장하여야 한다. ① 하도가 무기질 아연말 도료로 설계된 경우에는 규정된 표면처리를 한 후에 무기질 아연말 도료를 도장할 수 있다. 단 무기질 아연말 도료는 구조물이 요구하는 수준의 마찰계수를 만족하여야 한다. ② 작은 붓을 이용하여 세밀힌 부분까지 충분히 도장하여야 한다.	

※ 강교 도막두께 검사는 단위부재당 20~30개소(1개소당 5점 측정 평균)로 측정하여야 한다.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.2.7 연결부 틈새의 실런트 충전작업 강교의 연결부분에 틈이 발생되며 이 틈으로 수분이 유입되어 내부에 물이 고일 수 있으므로 이를 차단하기 위한 충전재 작업을 실시하여야 한다. (1) 적용부위 박스 거더형 강교의 맨 바깥쪽 부분중 수직 및 수평 연결부위의 틈새에 적용한다. (2) 충전방법 ① 바탕면에 묻은 이물질 등은 신나로 깨끗이 닦아내고 건조시킨다. ② 도장면이 오염되거나 손상될 우려가 있는 곳은 마스킹 작업을 실시한다. ③ 후면과 관통되어 있는 곳은 후면에 종이 테이프를 부착하여 충전재가 손상되지 않도록 한다. ④ 두께가 균일하고 평활하도록 충전재를 시공한다. 3.2.8 터치 업(touch-up) (1) 운송, 가설, 설치 및 부분용접 등으로 손상이 발생한 부분은 원칙적으로 최초와 동일한 표면처리 및 도장 시방대로 도장하여야 한다. (2) 손상부분이 극소수일 경우 동력공구로 녹을 제거하고 손상된 도막면은 샌드페이퍼를 사용하여 주변 도막과의 단차를 적게 하여야 하며, 손상된 면 주위를 활성화시켜 도료가 부착하기 쉽게 하여야 한다. (3) 터치 업 재료는 본체에 적용되는 동일계열의 하도로 도장하며 동력공구 세정조건에 적합한 재료를 사용하여야 한다. (4) 터치 업 부분의 면적이 큰 경우에는 블라스트 세정방법으로 처리한 후 도장하는 것을 원칙으로 한다. 3.2.9 미스트 코트(mist coat)공 (1) 무기질 아연말 도료를 도장하고 후도막형 중도 도료를 도장할 경우에는 부풀음현상(popping) 및 미세한 기공(pinhole) 등이 발생되므로 이런 결함을 차단하기 위해서 반드시 미스트 코트를 실시하여야 한다. (2) 미스트 코트 방법은 무기질 아연말 도료 위에 후속도장되는 도료에 신나를 약 50% 정도 희석하여 30~50μm 두께로 도장한 다음 약간 건조된 상태에서 추가도장을 하는 방법이며, 이때 후속 도장되는 도료는 최초 설계된 도막과 일치하도록 도막두께를 관리하여야 한다.	

확 인 사 항	비 고
(1) 온도계/대기측정용 또는 소지 및 대기검용	
(2) 상대습도 측정기	
(3) 카메라	
(4) 표면처리 표준사진첩(SIS 책자)	
(5) 소지초면 측정 온도계	
(6) 표면조도 측정 게이지	
(7) 조도 표준판	
(8) 핀홀 탐지기(pinhole detector)	
(9) 부착력 시험기기(adhesion tester) 또는 컷트 칼(cut-knife)	
(10) 확대경	
(11) 건조 도막 두께 측정기(DFT(dry film thickness), guage)	
(12) 습도막 두께 측정기(WFT(wet film thickness), guage)	
(13) 검사용 거울(inspection mirror)	
(14) 노정 환산표 또는 이슬점 계산척	
(15) 리트머스지(PH 측정용)	
(16) 염분도 측정지	
(17) 작업복(boiler suit)	
(18) 손전등(flash)	
(19) 작업안전화	
(20) 작업 안전모	
(21) 검사용 분필 또는 마킹펜(marking pen)	
(22) 검사용 스크레이프(scraper)	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.3 현장품질관리 3.3.1 모든 도료는 도막두께를 유지하도록 도장하며 재도장 간격은 도료에 따라 많은 차이가 있으므로 각 제품의 제품자료에 따라 재도장 간격을 준수한다. 3.3.2 도장검사 (1) 감독자의 승인 없이는 어떠한 경우라도 도장에 임할 수 없으며 불량하다고 지적받은 부위는 즉시 수정작업을 하여야 한다. (2) 후속 도장시는 종전 도막의 오염, 먼지의 제거 및 건조상태 등을 확인 받아야 한다. 감독자는 매회 도장에 대한 건조도막 두께를 측정 하여야 하며, 계약상대자는 도막두께가 미달된 부분은 재도장 작업을 하여야 한다. (3) 계약상대자는 감독자에게 필요시 다음 표 6-7-4-5에 제시된 검사기기 및 장비를 제공하여야 한다. 표 6-7-4-5 검사기기 및 장비	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(4) 계약상대자는 본 공사를 위해 자체도장 품질관리 요원을 선정 활용하며 도장시공의 진행 및 현장도장 상태를 수시로 사전 확인하고 미비한 부위를 수정토록 함으로써 양호하고 신속한 도장공사가 될 수 있도록 협조하여야 한다. (5) 자체 품질관리 요원, 도급회사 품질관리 요원 및 도장 검사요원은 당일 검사할 부위의 사전상태를 확인후 도장검사 성적서 양식에 따라 검사후 감독자에게 승인을 받아야 한다. (6) 도장검사는 대외적으로 인정되어 있는 제3의 독립기관(NACE, PROSIO, KACE 등)에서 자격을 인증받은 고급이상의 전문도장 검사자에 의하여 수행되어야 한다. 3.3.3 도막두께 검사 및 관리 (1) 도막외관 도장중 또는 건조후 도막외관을 관찰하여 평가하여야 하며 결함이 발견될 경우에는 발견 즉시 수정하여야 한다. (2) 도막두께 ① 도막두께는 규정에 따라 검사하여야 하며, 그 결과는 반드시 기록하고 유지되어야 한다. 단, 도막두께가 미달되는 경우에는 후속 도장 전에 이에 대한 보정이 되어야 한다. ② 도막두께의 편차를 최소화하기 위해서는 도장작업시 사용량, 작업성 등에 충분히 유의하여야 한다. ③ 습도막 측정은 건조도막 두께의 정확한 관리를 위한 방법으로서 도장작업 과정에서 수시로 습도막 두께를 측정하여 작업표준을 설정하고 유지하여야 하며, 건조도막 두께와의 관계를 사전에 인지하고 측정하여 그 변화를 확인하여야 한다. ④ 건조도막 두께의 측정은 건조가 완료된 후 시행하여야 하며 그 결과를 반드시 기록 유지관리하여야 한다. ⑤ 강교도막의 검사는 건조도막 측정기로 측정하며, 도장된 부재당 20~30개소를 측정한다. 부재의 규모는 10m², 200m², 500m²를 1개 로트로 설정하고 지정된 부위에 도막을 측정하며, 그 평균값이 도장사양의 도막보다 낮아서는 안된다. 또한 1개소(spot)당 주변 5점을 측정하여 오차가 과도한 값을 제외한 평균 두께 값을 취하여야 하며, 도장사양 도막두께의 80% 이상이어야 한다. 기타 건조도막두께의 측정은 SSPC PA2에 따른다.	• 임의적인 도장검사자 자격요건을 국내현실에 맞게 구체화

항 목	품질기준	비 고
건조도막의 두께	SSPC-PA2 기준 적용	
부착력	x-cut test 3A 이상일 것	테이프 부착시험
외관상태	핀홀 등이 없고 양호할 것	육안판정

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.3.4 도막의 품질기준 도장작업이 완료된 도막의 품질기준은 다음 표 6-7-4-6과 같다. 표 6-7-4-6 도막의 품질기준	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.3.5 도장수정 도장막에 현저한 결함이 있는 경우에는 도장수정을 실시하여야 한다. 도장수정은 도장막 결함의 발생원인을 조사하여 그 대책을 강구하고 결함의 종류에 따라 적합한 방법으로 실시하여야 한다. 도장수정은 다음과 같은 방법으로 하여야 한다. (1) 사용하는 도료의 상품명이나 조함불량의 도료인 경우에는 원칙적으로 공장에서는 전면 블라스트를 다시하고 현장에서는 소지조정을 다시 하여야 한다. (2) 소지조정이 원인이 될 때는 철저한 소지조정을 다시 하여야 한다. (3) 도장막이 건조되기 전에 습도의 급변, 강설, 강우 등에 의하여 도장면에 이상이 발생하거나 도장막 건조후에 이상이 발생한 도장막 표면을 샌드페이퍼 등으로 잘 다듬질하고 재도장하여야 한다. (4) 건조후에 도장막이 얇아서 앞의 도장 성상이 투시되는 경우에는 도장막을 벗기지 말고 재도장 하여야 한다. (5) 도장막 건조후 도장막에 주름, 부풀음, 갈라짐, 안먹힘, 벗겨짐 등이 발생했을 때에는 이상이 발생한 도장막 부분을 벗겨내고 그 층은 재도장하여야 한다.	

도 장 검 사 성 적 서 (PAINT INSPECTION REPORT)										기 록 번 호 : (Report No.)						
										일 자 (Date) :						
공사명 (Project Name) :					공사번호 (Project No.) :											
제품명 (Item Name) :			제품번호 (Item No.) :			적용규격 (Spec) :										
도 장 시 방 (Painting Spec)		내부 (Inside) :														
		외부 (Outside) :														
전처리상태 (CONDITION OF SURFACE PREPERATION)																
종료일자 (Finished Date)		전처리 등급 (B/L Grade)	조 도 (Profile)	이물질 제거상태 (Rust Prevent)		전처리 방법 (B/L Method)		결 과 (Result)		비 고 (Remark)						
도장작업 (PAINTING WORK) :																
건구온도 (Dry Temp)	습구온도 (Wet Temp)	상대습도 (R/H %)	이슬점 온도 (Dew Point)	강재온도 (Steel Temp)	도료제조회사 (Paint Maker)	도장개시시간 (Starting Time)	도장종료시간 (Finished Time)									
건조도막 두께 측정 (MEASURE OF DRY FILM THICKNESS)																
구 분 (Description)		기 준 (Spec)	건조도막두께 결과 (Result Of D.F.T)													
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	평 균 (Ave)	최대치 (Max)	최소치 (Min)	
내부 (Inside) or 외부 (Outside)		Top														
		Bottom														
		R-Web														
		L-Web														
도장의 외관상태 (PAINT VISUAL CONDITION)																
변 색 (Discolor)	박 리 (Peeling)	호 림 (Sagging)	균 열 (Crack)	도장누락 (Holidays)	기 포 (Bubble)	발 청 (Corrosion)	기 타 (etc)	결 과 (Result)								
								합격 (Acc)	불합격 (Rej)							
종합판정(Note) :																
제 작 사 (Prepared By)			성명 :			검사자 (감리) (Inspected By)			성명 :							
			서명 :						서명 :							
화 인 자	시공사 (Contractor)		성명 :			승인자 (감독자) (Approved By Supervisor)			성명 :							
			서명 :						서명 :							
	도료제조회사 (Paint Maker)		성명 :			비 고										
			서명 :													

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(별지 제1호 서식)	

구 분	도장 계열	공 정		도료명칭 또는 방법	도막두께 (μm)	도장 횟수	비 고
교량 외부	GEA	표면처리		SSPC-SP3			
		공장도장	제1층	연단계 방청페인트	35	1	
			제2층	연단계 방청페인트	35	1	
		공장/현장 도장	제3층	알키드계 마감도료	35	1	
			제4층	알키드계 마감도료	35	1	
		계			140		
교량 내부	GIA	표면처리		SSPC-SP3			
		공장도장	제1층	연단계 방청페인트	35	1	
			제2층	연단계 방청페인트	35	1	
		계			70		
외부 볼트 및 연결판	GEA	표면처리		SSPC-SP3			
		현장도장	제1층	연단계 방청페인트	35	1	
			제2층	연단계 방청페인트	35	1	
			제3층	알키드계 마감도료	35	1	
			제4층	알키드계 마감도료	35	1	
		계			140		
내부 볼트 및 연결판	GIA	표면처리		SSPC-SP3			
		공장도장	제1층	연단계 방청페인트	35	1	
			제2층	연단계 방청페인트	35	1	
		계			70		

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(별표 제1호) 일반환경용 채래식 도장	

구 분	도장 계열	공 정	구도장계	구도장계와 동등한 수준의 내구성능				구도장계보다 내구성능을 향상시킬 경우			
				도료 및 표면처리	도막두께 (μm)	도료 및 표면처리	도막두께 (μm)	도료 및 표면처리	도막두께 (μm)	도료 및 표면처리	도막두께 (μm)
교량외부 (볼트 및 연결판 포함)	GEA	표면 처리		SSPC-SP3		SSPC-SP3		SSPC-SP10		SSPC-SP3	
		제1층	연단계 방청페인트	연단계 방청페인트	35	연단계 방청페인트	35	유기 아연말 도료	75	유기 아연말 도료(터치업)	30
		제2층	연단계 방청페인트	연단계 방청페인트	35	연단계 방청페인트	35	변성에폭시수지 도료 하도	60	유기 아연말 도료(터치업)	30
		제3층	알키드계 마감도료	알키드계 마감도료	35	페놀수지 MIO도료	60	변성에폭시수지 도료 하도	60	변성에폭시수지 도료 하도(터치업)	60
		제4층	알키드계 마감도료	알키드계 마감도료	35	염화고무계 중도	60	폴리우레탄수지 도료 중도 (불소수지도료 중도)	30	변성에폭시수지 도료 하도	60
		제5층				염화고무계 상도	60	폴리우레탄수지 도료 상도 (불소수지도료 상도)	25	변성에폭시수지 도료 하도	60
		제6층								폴리우레탄수지 도료 중도 (불소수지도료 중도)	30
		제7층								폴리우레탄수지 도료 상도 (불소수지도료 상도)	25
교량내부 (볼트 및 연결판 포함)	GIA	표면 처리		SSPC-SP3				SSPC-SP3		SSPC-SP3	
		제1층	연단계 방청페인트	연단계 방청페인트	35			무용제형 타르에폭시수지 도료	100	무용제형 변성에폭시수지 도료	100
		제2층	연단계 방청페인트	연단계 방청페인트	35			무용제형 타르에폭시수지 도료	100	무용제형 변성에폭시수지 도료	100

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(별표 제2호) 일반환경용 재래식 도장의 보수도장	

구 분	도장 계열	공 정		도료명칭 또는 방법	도막두께 (μm)	도장 횟수	비 고
교량 외부	GEB	1차 표면처리		SSPC-SP10			
		샙 프라이머		무기질 아연말 샙 프라이머	20	1	
		2차 표면처리		SSPC-SP10			
		공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	75	1	
			제2층	미스트코트	60	1	
			제3층	염화 고무계 도료		1	
		공장/현장 도장	제4층	염화 고무계 도료	60	1	
계			195				
교량 내부	GIB	1차 표면처리		SSPC-SP10			
		샙 프라이머		무기질 아연말 샙 프라이머	20	1	
		2차 표면처리		SSPC-SP10			
		공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	35	1	
			제2층	미스트코트	75	1	
			제3층	역청질계 도료		1	
		계			150		
연결판 (내· 외부)	SJ	표면처리		SSPC-SP10			
		공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	50	1	
		계			50		
교량외 부 볼트 및 연결판	GEC	표면처리	연결판	SSPC-SP3			
			볼트	화성피막처리			
		현장도장	제1층	염화고무 MIO도료	75	1	
			제2층	염화 고무계 도료	60	1	
			제3층	염화 고무계 도료	60	1	
		계			195		
교량내 부 볼트 및 연결판	GIC	표면처리	연결판	SSPC-SP3			
			볼트	화성피막처리			
		현장도장	제1층	염화고무 MIO 도료	75	1	
			제2층	역청질계 도료	75	1	
계			150				
콘크리 트 접합부 위	DK	표면처리		SSPC-SP10			
		공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	75	1	
		계			75		

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(별표 제3호) 일반환경용 중방식 도장	

구분	도장 계열	공 정	구도장계	구도장계와 동등한 수준의 내구성능				구도장계보다 내구성능을 향상시킬 경우	
				도료 및 표면처리	도막 두께 (μm)	도료 및 표면처리	도막 두께 (μm)	도료 및 표면처리	도막 두께 (μm)
교량외부 (볼트 및 연결판 포함)	GEB	표면처리		SSPC-SP3		SSPC-SP10		SSPC-SP10	
		제1층	무기질 아연말 도료	염화고무 MIO도료	100	유기 아연말 도료	75	유기 아연말 도료	75
		제2층	염화고무계 도료	염화고무계 중도	60	염화고무계 중도	60	변성에폭시 수지도료 하도	60
		제3층	염화고무계 도료	염화고무계 상도	60	염화고무계 상도	60	변성에폭시 수지도료 하도	60
		제4층						폴리우레탄 수지도료 중도 (불소수지도 료 중도)	30
		제5층						폴리우레탄 수지도료 상도 (불소수지도 료 상도)	25
교량내부 (볼트 및 연결판 포함)	GIB	표면처리		SSPC-SP3					
		제1층	무기질 아연말 도료	유기 아연말 도료	75				
		제2층	역청질계도료	역청질계도료	75				

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(별표 제4호) 일반환경용 중방식 도장의 보수도장	

구 분	도장 계열	공 정		도료명칭 또는 방법	도막두께 (㎜)	도장 횟수	비고
교량 외부	SED	1차 표면처리		SSPC-SP10			
		샙 프라이머		무기질 아연말 샙 프라이머	20	1	
		2차 표면처리		SSPC-SP10			
		공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	75	1	
			제2층	미스트코트	100	1	
			제3층	후막형 에폭시계 도료		1	
			제4층	폴리우레탄계 도료	40	1	
		공장/현장 도장	제5층	폴리우레탄계 도료	40	1	
		계			255		
교량내부		표-5, 6, 7의 내부도장 사양에 따른다.					
연결판 (내· 외부)	SJ	표면처리		SSPC-SP10			
		공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	50	1	
		계			50		
교량외부 볼트 및 연결판	SEF	표면처리	연결판	SSPC-SP3			
			볼트	화성피막처리			
		현장도장	제1층	에폭시계 프라이머	75	1	
			제2층	후막형 에폭시계 도료	100	1	
			제3층	폴리우레탄계 도료	40	1	
			제4층	폴리우레탄계 도료	40	1	
		계			255		
교량내부 볼트 및 연결판		표-5, 6, 7의 내부 볼트 및 연결판 도장 사양에 따른다.					
콘크리트 접합부위	DK	표면처리		SSPC-SP10			
		공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	75	1	
		계			75		

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(별표 제5호) 특수환경용 중방식도장(우레탄계 마감)	

구 분	도장 계열	공정	구도장계	도료 및 표면처리	도막 두께 (μm)	도료 및 표면처리	도막 두께 (μm)
교량외부 (볼트 및 연결판 포함)	SED	표면처리		SSPC-SP3		SSPC-SP10	
		제1층	무기질 아연말 도료	유기 아연말 도료(터치업)	30	유기 아연말 도료	75
		제2층	후막형 에폭시계 도료	유기 아연말 도료(터치업)	30	변성에폭시수지도료 하도	60
		제3층	폴리우레탄계 도료 (불소수지 도료)	변성에폭시수지도료 하도(터치업)	60	후막형에폭시수지도료 하도	300
		제4층	폴리우레탄계 도료 (불소수지 도료)	후막형에폭시수지도료 (터치업)	300	폴리우레탄수지 도료 중도 (불소수지도료 중도)	30
		제5층		변성에폭시수지도료 하도	60	폴리우레탄수지도료 상도 (불소수지도료 상도)	25
		제6층		변성에폭시수지도료 하도	60		
		제7층		폴리우레탄수지도료 중도 (불소수지도료 중도)	30		
		제8층		폴리우레탄수지도료 상도 (불소수지도료 상도)	25		
교량내부		별표 제12호 내부도장의 보수도장 규격 중에서 택일					

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(별표 제6호) 특수환경용 중방식 도장(우레탄 마감)의 보수도장	

구 분	도장 계열	공 정		도료명칭 또는 방법	도막두께 (μm)	도장 횟수	비고
교량 외부	SEE	1차 표면처리		SSPC-SP10			
		샴 프라이머		무기질 아연말 샴 프라이머	20	1	
		2차 표면처리		SSPC-SP10			
		공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	75	1	
			제2층	미스트코트	100	1	
			제3층	후막형 에폭시계 도료		1	
			제4층	자연건조형 불소수지 도료	25	1	
		공장/현장 도장	제5층	자연건조형 불소수지 도료	25	1	
		계			225		
교량내부		표-5, 6, 7의 내부도장 사양에 따른다.					
연결판 (내· 외부)	SJ	표면처리		SSPC-SP10			
		공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	50	1	
		계			50		
교량외부 볼트 및 연결판	SEG	표면처리	연결판	SSPC-SP3			
			볼트	화성피막처리			
		현장도장	제1층	에폭시계 프라이머	75	1	
			제2층	후막형 에폭시계 도료	100	1	
			제3층	자연건조형 불소수지 도료	25	1	
			제4층	자연건조형 불소수지 도료	25	1	
		계			225		
교량내부 볼트 및 연결판		별표-9, 10, 11의 내부 볼트 및 연결판 도장 사양에 따른다.					
콘크리트 접합부위	DK	표면처리		SSPC-SP10			
		공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	75	1	
		계			75		

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(별표 제7호) 특수환경용 중방식도장(자연건조형 불소수지 마감)	

구 분	도장 계열	공정	구도장계	도료 및 표면처리	도막 두께 (μ m)	도료 및 표면처리	도막 두께 (μ m)
교량외부 (볼트 및 연결판 포함)	SED	표면처리		SSPC-SP3		SSPC-SP10	
		제1층	무기질 아연말 도료	유기 아연말 도료(터치업)	30	유기 아연말 도료	75
		제2층	후막형 에폭시계 도료	유기 아연말 도료(터치업)	30	변성에폭시수지도료 하도	60
		제3층	폴리우레탄계 도료 (불소수지 도료)	변성에폭시수지도료 하도(터치업)	60	후막형에폭시수지도료 하도	300
		제4층	폴리우레탄계 도료 (불소수지 도료)	후막형에폭시수지도료 (터치업)	300	폴리우레탄수지 도료 중도 (불소수지도료 중도)	30
		제5층		변성에폭시수지도료 하도	60	폴리우레탄수지도료 상도 (불소수지도료 상도)	25
		제6층		변성에폭시수지도료 하도	60		
		제7층		폴리우레탄수지도료 중도 (불소수지도료 중도)	30		
		제8층		폴리우레탄수지도료 상도 (불소수지도료 상도)	25		
교량내부		별표 제12호 내부도장의 보수도장 규격 중에서 택일					

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(별표 제8호) 특수환경용 중방식 도장(자연 건조형 불소수지 마감)의 보수도장	

구 분	도장 계열	공 정		도료명칭 또는 방법	도막두께 (μm)	도장 횟수	비고
교량 내부	SID	1차 표면처리		SSPC-SP10			
		샴 프라이머		무기질 아연말 샴 프라이머	20	1	
		2차 표면처리		SSPC-SP10			
		공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	75	1	
			제2층	미스트코트	100	1	
			제3층	폴탈 에폭시계 도료		1	
		계			175		
교량내 부 볼트 및 연결판	SIG	표면처리	연결판	SSPC-SP3			
			볼트	화성피막처리			
		현장도장	제1층	에폭시계 프라이머	75	1	
			제2층	폴탈 에폭시계 도료	100	1	
		계			175		

구 분	도장 계열	공 정		도료명칭 또는 방법	도막두께 (μm)	도장 횟수	비고
교량 내부	SIE	1차 표면처리		SSPC-SP10			
		샴 프라이머		무기질 아연말 샴 프라이머	20	1	
		2차 표면처리		SSPC-SP10			
		공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	75	1	
			제2층	미스트코트	100	1	
			제3층	후막형 에폭시계 도료		1	
		계			175		
교량내 부 볼트 및 연결판	SIH	표면처리	연결판	SSPC-SP3			
			볼트	화성피막처리			
		현장도장	제1층	에폭시계 프라이머	75	1	
			제2층	후막형 에폭시계 도료	100	1	
		계			175		

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(별표 제9호) 특수환경용 내부도장(쿨탈 에폭시 마감)	
	(별표 제10호) 특수환경용 내부도장(에폭시 마감)	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요																																																																																	
	(별표 제11호) 특수환경용 내부도장(후막형 콜탈 에폭시 마감) <table><tr><th>구 분</th><th>도장 계열</th><th>공 정</th><th>도료명칭 또는 방법</th><th>도막두께 (μm)</th><th>도장 횟수</th><th>비고</th></tr><tr><td rowspan="8">교량 외부</td><td rowspan="8">SIF</td><td>1차 표면처리</td><td>SSPC-SP10</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>샙 프라이머</td><td>무기질 아연말 샙 프라이머</td><td>20</td><td>1</td><td></td></tr><tr><td>2차 표면처리</td><td>SSPC-SP10</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="4">공장도장</td><td>제1층</td><td>무기질 아연말 도료</td><td>75</td><td>1</td><td></td></tr><tr><td>제2층</td><td>미스트코트</td><td rowspan="2">150</td><td>1</td><td></td></tr><tr><td>제3층</td><td>콜탈 에폭시계 도료</td><td>1</td><td></td></tr><tr><td>제4층</td><td>콜탈 에폭시계 도료</td><td>150</td><td>1</td><td></td></tr><tr><td>계</td><td></td><td>375</td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="6">교량내 부 볼트 및 연결판</td><td rowspan="6">SII</td><td rowspan="2">표면처리</td><td>연결판</td><td>SSPC-SP3</td><td></td><td></td></tr><tr><td>볼트</td><td>화성피막처리</td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="3">현장도장</td><td>제1층</td><td>에폭시계 프라이머</td><td>75</td><td>1</td><td></td></tr><tr><td>제2층</td><td>콜탈 에폭시계 도료</td><td>150</td><td>1</td><td></td></tr><tr><td>제3층</td><td>콜탈 에폭시계 도료</td><td>150</td><td>1</td><td></td></tr><tr><td>계</td><td></td><td>375</td><td></td><td></td></tr></table>	구 분	도장 계열	공 정	도료명칭 또는 방법	도막두께 (μm)	도장 횟수	비고	교량 외부	SIF	1차 표면처리	SSPC-SP10				샙 프라이머	무기질 아연말 샙 프라이머	20	1		2차 표면처리	SSPC-SP10				공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	75	1		제2층	미스트코트	150	1		제3층	콜탈 에폭시계 도료	1		제4층	콜탈 에폭시계 도료	150	1		계		375			교량내 부 볼트 및 연결판	SII	표면처리	연결판	SSPC-SP3			볼트	화성피막처리			현장도장	제1층	에폭시계 프라이머	75	1		제2층	콜탈 에폭시계 도료	150	1		제3층	콜탈 에폭시계 도료	150	1		계		375			
구 분	도장 계열	공 정	도료명칭 또는 방법	도막두께 (μm)	도장 횟수	비고																																																																													
교량 외부	SIF	1차 표면처리	SSPC-SP10																																																																																
		샙 프라이머	무기질 아연말 샙 프라이머	20	1																																																																														
		2차 표면처리	SSPC-SP10																																																																																
		공장도장	제1층	무기질 아연말 도료	75	1																																																																													
			제2층	미스트코트	150	1																																																																													
			제3층	콜탈 에폭시계 도료		1																																																																													
			제4층	콜탈 에폭시계 도료	150	1																																																																													
		계		375																																																																															
교량내 부 볼트 및 연결판	SII	표면처리	연결판	SSPC-SP3																																																																															
			볼트	화성피막처리																																																																															
		현장도장	제1층	에폭시계 프라이머	75	1																																																																													
			제2층	콜탈 에폭시계 도료	150	1																																																																													
			제3층	콜탈 에폭시계 도료	150	1																																																																													
		계		375																																																																															

구 분	도장계열	공 정	구도장계	도막두께 (μm)	보수도장계	
					도료 및 표면처리	도막두께 (μm)
교량내부 (볼트 및 연결판 포함)	SID	표면처리			SSPC-SP3	
		제 1 층	무기질 아연말 도료	75	유기 아연말 도료	75
		제 2 층	타르 에폭시계 도료	100	타르 에폭시계 도료	100
	SIE	표면처리			SSPC-SP3	
		제 1 층	무기질 아연말 도료	75	유기 아연말 도료	75
		제 2 층	후막형 에폭시계 도료	100	후막형 에폭시계 도료	100
	SIF	표면처리			SSPC-SP3	
		제 1 층	무기질 아연말 도료	75	유기 아연말 도료	75
		제 2 층	타르 에폭시계 도료	150	타르 에폭시계 도료	150
		제 3 층	타르 에폭시계 도료	150	타르 에폭시계 도료	150

구 분	구도장계	표면처리	공 정	도료	도막두께 (μm)
교량외부	SED (SEE)	SSPC-SP 3	하도 제1층	에폭시수지 프라이머	50
			하도 제2층	초후막형에폭시수지도료	300
			상도	폴리우레탄수지도료 상도 (불소수지도료 상도)	50

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(별표 제12호) 내부도장의 보수도장	
	(별표 제13호) 국부보수도장	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	6-8 교량가설공 6-8-1 슬래브공 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 교량 상부에 설치하는 슬래브 공사의 일반적 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.2 6-4-1 콘크리트 일반 1.2.3 6-5 철근공 1.3 제출물 1.3.1 제출물은 이 시방서 총칙편 2-4절에 따라 공사계획에 맞추어 작성한 후 제출하여야 한다. 2. 재 료 2.1 콘크리트 2.1.1 6-4-1절 해당 사항을 준수하여야 한다. 2.2 철 근 2.2.1 6-5절 해당 사항을 준수하여야 한다. 3. 시 공 3.1 타설검토 3.1.1 교량 슬래브는 통행차량에 노출되어 차량하중 온도, 건조수축 및 크리프에 의한 영향을 직접 받는 중요한 부분으로서 설계도서를 충분히 검토하여 시공계획을 수립하여 시공에 임하여야 한다. 3.1.2 슬래브 콘크리트 타설 전 기능공을 모아놓고 각자 임무를 부여한 후 면사무리, 바이브레이터 사용 등의 작업에 대한 사항과 교량 난간에서의 추락 등의 안전에 대한 교육을 사전에 실시토록 한다. 3.1.3 펌프카 고장 발생시 대책을 사전 강구하여야 한다. 3.1.4 우기를 대비하여 비닐을 준비토록 한다 3.1.5 양생제 살포 후 마대를 덮고, 습윤상태를 유지한다. 3.1.6 양생 기간 동안 하중(고정하중 및 활하중)을 싣거나 충격을 가하는 등 기타 응력이 발생치 않도록 충분히 보호하여야 한다.	• 슬래브공에 대한 시방내용을 도로공사표준시방서를 참조하여 추가 보완함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	3.1.7 연약 지반상에 동바리를 설치하여 슬래브를 타설하는 교량은 침하가 발생되지 않도록 사전에 조치한 후 감독자의 승인 하에 시공한다. 3.1.8 상부 슬래브 타설 전 교량받침 고정을 철저히 하여 콘크리트 타설시 교량받침 위치가 변경되지 않도록 하고 교량받침의 임시 잠금장치는 슬래브 타설 후 제거토록 한다. 3.2 거푸집, 동바리, 비계 3.2.1 거푸집 (1) 거푸집 표면상태 및 박리제 도포상태를 확인하여야 한다. (2) 가로 버팀대 및 세로 버팀대의 간격이 콘크리트 중량에 대하여 적절히 되어 있는가 확인하여야 한다. (3) 폼 타이(form-tie) 혹은 타이 볼트(tie-bolt)의 간격이 적절히 배치되었고, 중·횡 방향으로 열이 맞는가 확인하여야 한다. (4) 콘크리트 타설 전 조임 장치를 재확인하여야 한다. (5) 거푸집의 제거시기를 결정할 때는 구조물의 특성, 위치, 기후와 콘크리트의 경화에 영향을 미치는 여러 가지 조건을 고려하여 결정하여야 한다. 3.2.2 동바리 (1) 동바리 및 비계는 시공 전 현장여건을 감안한 구조 검토를 면밀히 한 후 시공한다. 특히, 교량상부 공사 중에 사고발생 위험성(침하, 진도, 붕괴, 추락)등이 많으므로 시방에 의한 관리에 철저를 기한다. (2) 일반적으로 설계에는 목재 및 강재로 설계되어 있으나 현장여건에 따라 감독자의 승인을 득한 후 그 공법을 달리할 수도 있다. (3) 동바리를 받칠 원지반이 견고한가를 조사토록 하고, 견고하지 않을 경우 바닥을 다져 충분한 지지력을 확보한 후 콘크리트를 치거나 H-Beam 등을 설치하여 원지반을 보강토록 한다. (4) 콘크리트 고정하중 및 작업하중을 고려한 동바리의 안정성을 검토하여야 한다. (5) 각 조임 부분은 견고하게 연결되어 있는가 확인하며, 원칙적으로 볼트이음을 하도록 한다. (6) 구조물에 수평 연직 방향 다같이 4m이하의 간격으로 벽이음을 설치하여야 한다. (7) 콘크리트 타설 도중 동바리에 변형이 오면 즉시 타설을 중지하고, 재시공하여야 한다. (8) 강재 동바리 위에 통나무 동바리 설치시 강재 동바리와 통나무 동바리 사이에서 분리되어 붕괴 사고가 일어나기 쉬우므로 하중 전달이 잘 되도록 견고하게 연결시켜야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	3.2.3 비 계 (1) 비계는 안전을 고려한 도면을 작성하여 감독자의 승인을 얻은 후 설치한다. (2) 얇은기초 위에 비계를 지지하는 것을 원칙으로 하고, 부득이한 경우 바닥을 충분히 다져 지지력을 확보한 후 콘크리트를 치거나 H-Beam 등을 설치하여 원지반을 보강한다. 3.3 슬래브 타설 3.3.1 동바리 설치는 슬래브 콘크리트 타설에 따른 장비 및 인원 등이 동원되어 하중이 증가되므로 설계상의 동바리 설치간격 및 지반 지지력 상태를 면밀히 검토한다. 3.3.2 교량 슬래브 거푸집 바닥은 가로보(cross beam) 상면과 평행하게 설치하여야 하며 거푸집 조립 후 모르타르가 새어나가는 일이 없도록 틈을 철저히 조사하여 틈 발생 부위는 적절한 조치를 강구하여야 한다. 3.3.3 테크피니셔 레일 설치는 편경사에 맞추어 배수처리에 이상이 없도록 하고, 슬래브 콘크리트 타설 전 테크피니셔(약 29.4kN(3tonf))를 가동하여 침하량을 측정하고 침하량을 보정한 후 슬래브 콘크리트를 타설한다. 3.3.4 테크피니셔 시공 순서는 종단경사가 낮은 쪽에서 높은 쪽으로 동일 종단의 경우 테크피니셔 드럼 가동은 편경사가 낮은 쪽에서 높은 쪽으로 가동시킨다. 3.3.5 드럼은 약 10~15°정도를 유지하여 사용토록 하고, 드럼 자국(파도형상)을 제거할 수 있도록 드럼 후면에 플레이트 패널(plate panel)마다 마무리 작업을 할 수 있도록 설치하여야 한다. 3.3.6 슬래브 콘크리트 타설은 전 부분에 고르게 타설하고, 테크피니셔 전방에 과도한 양을 미리 타설하면 작업성 및 슬럼프 저하가 우려되므로 전방 약 3m 정도의 여유분이 타설되어 있는 상태로 작업이 진행되도록 한다. 3.3.7 시공조인트가 발생되지 않도록 연속적인 콘크리트 타설이 될 수 있는 장비가동상태 확인 및 인원 확보가 되어야 한다. 3.3.8 슬래브 콘크리트 타설시 콘크리트 하중에 의한 실제 침하량과 계산 처짐량을 비교할 수 있도록 침하계를 설치하여 콘크리트 타설완료 후 24시간 동안 수시로 확인하여야 한다. 3.3.9 슬래브 콘크리트 타설에 필요한 동원인원, 장비, 및 시기 등에 대한 계획서를 제출하고 타설 1일전 검측을 받아야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	3.3.10 슬래브가 곡선구간으로 편경사가 있을시 쏠림현상이 발생될 수 있으므로 횡버팀목을 촘촘히 설치한다. 3.3.11 비 온 뒤 바로 슬래브 콘크리트 타설시는 동바리 설치부의 지반이 연약해지기 쉬우므로 지반 침하에 유의한다. 3.3.12 PSC 거더교인 경우 PSC 거더의 솟음에 의하여 콘크리트 타설시에 처짐(약 10~20 mm)이 발생되므로 이를 감안하여 시공한다. 3.4 슬래브 양생 관리 3.4.1 양생재의 재료는 6-4-1에 따르되 감독자의 사전 승인을 얻어야 한다. 3.4.2 모든 콘크리트는 규정된 강도가 완전히 발휘될 수 있을 때까지 양생하여야 한다. 3.4.3 양생시 외부 온도 변화에 의한 영향을 고려하여 양생 방법과 순서 및 이에 소모되는 자재, 장비에 관여 사전에 감독자의 승인을 얻어야 한다. 3.4.4 양생 후 발견된 균열에 대하여는 계약상대자 부담으로 보수하여야 하며, 추후 유지관리에 활용할 수 있도록 발생 위치, 규모, 원인, 발전 과정, 보수 공법, 등을 기록한 보고서를 준공시 설계도서에 포함하여 별도 제출하여야 한다. 3.4.5 감독자의 지시에 의해 육안 조사 이외에 균열의 깊이와 폭을 정확히 측정하여야 할 필요가 있을 경우 비파괴시험 및 코아 채취 등을 실시하여야 하며, 이에 따른 비용은 계약상대자 부담으로 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-10 R.C 중공슬래브교 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 R.C 중공슬래브 교량공사에 적용한다. 1.2 참조규격 해당 없음 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 중공관 강도 시험성적서 2. 재 료 중공관은 아연도강판의 파형(corrugated) 형식의 중공관을 사용하며, 공인시험기관에서 실시한 외압에 대한 강도시험성적서를 제출하여 감독자의 승인을 얻어야 한다. 3. 시 공 3.1 중공관의 고정 타설시의 콘크리트는 거의 유체와 같으므로 중공관의 내경에 의한 공제된 부피만큼의 부력이 발생하여 밀려 올라가므로 이를 사전에 방지토록 하는 고정방법을 강구하여야 한다. 3.2 시공시 주의사항 3.2.1 콘크리트 타설중 콜드 조인트(Cold joint)가 생기지 않도록 콘크리트 타설계획을 수립하여 감독자의 확인을 받은 후 시행하여야 한다. 3.2.2 콘크리트 타설은 전경간의 중앙부터 30cm두께 이하로 타설하며, 동바리에 균등한 하중이 재하되도록 하여야 한다. 3.2.3 중공관 부상방지용 스페이서는 50cm 간격으로 느슨하지 않도록 묶고 정위치에서 이탈되지 않도록 하여야 한다.	6-8-2 R.C 중공슬래브교 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 R.C 중공슬래브 교량공사에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.3 제출물 1.3.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 중공관 강도 시험성적서 2. 재 료 중공관은 아연도강판의 파형(corrugated) 형식의 중공관을 사용하며, 공인시험기관에서 실시한 외압에 대한 강도시험성적서를 제출하여 감독자의 승인을 얻어야 한다. 3. 시 공 3.1 중공관의 고정 타설시의 콘크리트는 거의 유체와 같으므로 중공관의 내경에 의한 공제된 부피만큼의 부력이 발생하여 밀려 올라가므로 이를 사전에 방지토록 하는 고정방법을 강구하여야 한다. 3.2 시공시 주의사항 3.2.1 콘크리트 타설중 콜드 조인트(cold joint)가 생기지 않도록 콘크리트 타설계획을 수립하여 감독자의 확인을 받은 후 시행하여야 한다. 3.2.2 콘크리트 타설은 전경간의 중앙부터 300 mm두께 이하로 타설하며, 동바리에 균등한 하중이 재하되도록 하여야 한다. 3.2.3 중공관 부상방지용 간격재는 500 mm 간격으로 느슨하지 않도록 묶고 정위치에서 이탈되지 않도록 하여야 한다.	• 공사시방서 작성요령에 따라 본문에서 인용한 관련 시방절에 대하여 기술함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-9 PSC 거더교 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 프리스트레스트 콘크리트(PSC) 거더 교량공사에 적용한다. 1.2 참조 규격 KS D 7002 PC강선 및 PC강연선 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 제작장 설치 계획서 (2) 시험 성과표 2. 재 료 2.1 시멘트 본 시방서 14-1절에 따른다 2.2 골 재 본 시방서 14-3절에 따른다 2.3 PS 강재 본 시방서 14-11절에 따른다 2.4 그라우팅 본 시방서 7-6절의 2.7항에 따른다.	6-8-3 PSC 거더교 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 프리스트레스트 콘크리트(PSC) 거더 교량공사에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.2 13-1 시멘트 1.2.3 13-3 골재 1.2.4 13-11 PS 강재 1.2.5 6-6 프리스트레스트 콘크리트 구조물공 1.2.6 6-5 철근공 1.3 참조 규격 1.3.1 한국산업규격(KS 규격) KS D 7002 PC강선 및 PC강연선 1.3.2 관련 시방서 (1) 콘크리트 표준시방서 제22장 프리스트레스트 콘크리트 1.3 제출물 1.3.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 제작장 설치 계획서 (2) 시험 성과표 2. 재 료 2.1 시멘트 13-1절의 해당사항을 준수하여야 한다. 2.2 골 재 13-3절의 해당사항을 준수하여야 한다. 2.3 PS 강재 13-11절의 해당사항을 준수하여야 한다. 2.4 그라우팅 6-6절 2.7항의 해당사항을 준수하여야 한다.	본 절에서 인용한 다른 절에 대한 주위 환기

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3. 시 공 3.1 준 비 3.1.1 제작장 선정 (1) 거더 제작과 야적에 충분한 면적을 확보하여야 한다. (2) 제작중 지반의 부등침하가 발생하지 않도록 충분한 지지력을 확보하여야 한다. (3) 제작된 거더의 반출이 용이한 곳이라야 한다. (4) 홍수위 (H.W.L) 이상의 안전한 곳에 위치하여야 한다. 3.1.2 PSC 거더 제작대 설치 (1) 제작대는 빔 제작, 인장, 보관시 지반침하(변형) 등이 발생하지 않도록 충분한 지지력과 평탄성이 확보되어야 한다. (2) 제작대는 지반면 보다 높게 하여 작업중 또는 강우 등으로 인한 배수가 충분히 이루어지도록 하여야 한다. (3) 제작대 횡방향 간격은 작업자가 충분히 통행할 수 있고 거푸집 조립 및 해체시 장애가 되지 않도록 하여야 하며, 불의의 사고로 전도할 경우를 대비하여 인근 거더에 연속적인 피해를 입지 않도록 충분한 간격과 수평을 유지하여야 한다. (4) 거더의 종방향은 인장 및 그라우팅 장비가 충분히 작업할 수 있는 간격을 유지하여야 한다. (5) 제작된 순서대로 사용할 수 있도록 운반 공간을 충분히 확보하여야 한다. (6) PS 강재 인장작업시에는 침하 현상이 일어나지 않도록 지반과 거푸집 지지대를 견고히 해야 하며, 보의 자중과 철제 거푸집의 중량으로 인한 변형이 일어나지 않도록 해야 한다. 3.2 철근조립 본 시방서 7-7절의 3.2에 따른다. 3.3 쉬스관 및 강선배치 3.3.1 PS 강재는 설계도서에 나타난 형상 및 치수에 일치하도록 하고, 이를 배치할 때에는 쉬스관과 정착장치에 흠이 생기지 않도록 주의하여야 한다. 3.3.2 PS강재 및 쉬스관은 긴장재에 인장력을 줄 때 지장이 없도록 콘크리트 블록, 강재등으로 견고하게 지지하고 콘크리트를 칠 때 거푸집과의 상대위치가 바뀌지 않도록 하여야 한다. 3.3.3 거푸집내에 있어서 PS 강재의 위치 변동은 연단응력에 지장이 없도록 하여야 한다. 3.3.4 PS 강재 및 쉬이스의 배치가 끝나면 검사를 하여 파손여부 및 위치의 변동을 수정하여야 한다.	3. 시 공 3.1 준 비 3.1.1 제작장 선정 (1) 거더 제작과 야적에 충분한 면적을 확보하여야 한다. (2) 제작중 지반의 부등침하가 발생하지 않도록 충분한 지지력을 확보하여야 한다. (3) 제작된 거더의 반출이 용이한 곳이라야 한다. (4) 홍수위 (H.W.L) 이상의 안전한 곳에 위치하여야 한다. 3.1.2 PSC 거더 제작대 설치 (1) 제작대는 빔 제작, 인장, 보관시 지반침하(변형) 등이 발생하지 않도록 충분한 지지력과 평탄성이 확보되어야 한다. (2) 제작대는 지반면 보다 높게 하여 작업중 또는 강우 등으로 인한 배수가 충분히 이루어지도록 하여야 한다. (3) 제작대 횡방향 간격은 작업자가 충분히 통행할 수 있고 거푸집 조립 및 해체시 장애가 되지 않도록 하여야 하며, 불의의 사고로 전도할 경우를 대비하여 인근 거더에 연속적인 피해를 입지 않도록 충분한 간격과 수평을 유지하여야 한다. (4) 거더의 종방향은 인장 및 그라우팅 장비가 충분히 작업할 수 있는 간격을 유지하여야 한다. (5) 제작된 순서대로 사용할 수 있도록 운반 공간을 충분히 확보하여야 한다. (6) PS 강재 인장작업시에는 침하 현상이 일어나지 않도록 지반과 거푸집 지지대를 견고히 하여야 하며, 보의 자중과 철제 거푸집의 중량으로 인한 변형이 일어나지 않도록 하여야 한다. 3.2 철근조립 6-5절 3.2항의 해당사항을 준수하여야 한다. 3.3 쉬스관 및 강선배치 3.3.1 PS 강재는 설계도서에 나타난 형상 및 치수에 일치하도록 하고, 이를 배치할 때에는 쉬스관과 정착장치에 흠이 생기지 않도록 주의하여야 한다. 3.3.2 PS강재 및 쉬스관은 긴장재에 인장력을 줄 때 지장이 없도록 콘크리트 블록, 강재등으로 견고하게 지지하고 콘크리트를 칠 때 거푸집과의 상대위치가 바뀌지 않도록 하여야 한다. 3.3.3 거푸집내에 있어서 PS 강재의 위치 변동은 연단응력에 지장이 없도록 하여야 한다. 3.3.4 PS 강재 및 쉬이스의 배치가 끝나면 검사를 하여 파손여부 및 위치의 변동을 수정하여야 한다.	• 시방서 구성체계 변경으로 인용 절번호를 수정함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.3.5 철근 및 PS강재 배치의 허용오차는 부재치수가 1m 미만인 경우에는 5mm를 넘지 않아야 하고 1m 이상인 경우에는 부재치수의 1/200을 넘지 않아야 하며, 어떠한 경우라도 10mm를 넘지 않아야 한다. 3.3.6 PS 강재 배치시에는 매 1m마다 결속선으로 견고하게 철근에 결속하여 콘크리트 타설시 PS강재의 위치가 변동되지 않도록 하여야 한다. 3.3.7 PS강재 및 정착장치의 배열, 위치, 정착상태 등은 감독자의 검측을 받아야 하며, 시정요구가 있을시에는 지체없이 시정·보완하여야 한다. 3.3.8 정착장치와 쉬스관은 설계도서와 일치되도록 배치하고 튼튼하게 고정하여 콘크리트 타설중에 움직이지 않도록 하여야 한다. 3.3.9 정착장치 및 접속장치는 설계도서에 표시된 형상과 치수에 일치하도록 조립하고, 위치와 방향을 정확하게 배치하여야 한다. 3.3.10 정착장치의 지압면은 PS 강재와 직각이 되도록 설치하여야 한다. 3.3.11 PS 강재를 이어대는 경우 접속장치는 강재에 인장력을 줄 때 인장축에 충분히 이동될 수 있도록 하여야 한다. 3.3.12 정착장치 및 접속장치의 배치가 끝나면 반드시 검측을 하고 파손된 것은 갈아 끼우든가 보수해야 한다. 또한 위치가 변동했으면 바로 고쳐야 한다. 3.4 거푸집 설치 및 검사 3.4.1 거푸집판의 모든 이음부는 모르타가 새어나지 않도록 폴리스틸렌 (Polystyrene)고무 또는 기타 승인된 재료를 이용하여 얇은 띠로 봉해야 한다. 3.4.2 바닥판은 콘크리트의 소요강도 발휘후 프리스트레스를 도입하여 재사용이 가능하므로 일반측벽과는 분리 제작토록 하여야 한다. 3.4.3 포스트텐션 부재의 거푸집은 부재의 수축에 대한 저항을 최소로 하는(수축할 때는 저항하지 않는) 구조로 하여야 한다. 3.4.4 거푸집은 소정의 강도와 강성을 갖도록 하여 완성된 프리스트레스 콘크리트 구조물의 위치, 형상 및 치수가 바르게 되도록 제작하여야 한다. 3.4.5 거푸집은 공사중에 받는 연직방향하중, 횡방향하중 및 콘크리트의 측압등을 고려하여 유해한 변형, 침하를 일으키지 않도록 충분히 견고하게 시공하여야 한다 3.4.6 거푸집의 사용재료는 강도, 강성, 내구성, 작업성등 콘크리트 부재에 악영향을 주지 않는 구조이어야 한다. 3.4.7 특수 거푸집을 사용하는 경우에는 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.5 양생관리 본 시방서 7-6절의 3.7에 따른다.	3.3.5 PS강재 배치의 허용오차는 부재치수가 1 m 미만인 경우에는 5 mm를 넘지 않아야 하고 1 m 이상인 경우에는 부재치수의 1/200을 넘지 않아야 하며, 어떠한 경우라도 10 mm를 넘지 않아야 한다. 3.3.6 PS 강재 배치시에는 매 1 m마다 결속선으로 견고하게 철근에 결속하여 콘크리트 타설시 PS강재의 위치가 변동되지 않도록 하여야 한다. 3.3.7 PS강재 및 정착장치의 배열, 위치, 정착상태 등은 감독자의 검측을 받아야 하며, 시정요구가 있을시에는 지체없이 시정·보완하여야 한다. 3.3.8 정착장치와 쉬스관은 설계도서와 일치되도록 배치하고 튼튼하게 고정하여 콘크리트 타설중에 움직이지 않도록 하여야 한다. 3.4 정착 및 접속장치의 조립 배치 3.4.1 정착장치 및 접속장치는 설계도서에 표시된 형상과 치수에 일치하도록 조립하고, 위치와 방향을 정확하게 배치하여야 한다. 3.4.2 정착장치의 지압면은 PS 강재와 직각이 되도록 설치하여야 한다. 3.4.3 PS 강재를 이어대는 경우 접속장치는 강재에 인장력을 줄 때 인장축에 충분히 이동될 수 있도록 하여야 한다. 3.4.4 정착장치 및 접속장치의 배치가 끝나면 반드시 검측을 하고 파손된 것은 갈아 끼우든가 보수하여야 한다. 또한 위치가 변동했으면 바로 고쳐야 한다. 3.5 거푸집 설치 및 검사 3.5.1 거푸집판의 모든 이음부는 모르타르가 새어나지 않도록 폴리스틸렌 (polystyrene)고무 또는 기타 승인된 재료를 이용하여 얇은 띠로 봉하여야 한다. 3.5.2 바닥판은 콘크리트의 소요강도 발휘후 프리스트레스를 도입하여 재사용이 가능하므로 일반측벽과는 분리 제작토록 하여야 한다. 3.5.3 포스트텐션 부재의 거푸집은 부재의 수축에 대한 저항을 최소로 하는(수축할 때는 저항하지 않는) 구조로 하여야 한다. 3.5.4 거푸집은 소정의 강도와 강성을 갖도록 하여 완성된 프리스트레스 콘크리트 구조물의 위치, 형상 및 치수가 바르게 되도록 제작하여야 한다. 3.5.5 거푸집은 공사중에 받는 연직방향하중, 횡방향하중 및 콘크리트의 측압등을 고려하여 유해한 변형, 침하를 일으키지 않도록 충분히 견고하게 시공하여야 한다 3.5.6 거푸집의 사용재료는 강도, 강성, 내구성, 작업성등 콘크리트 부재에 악영향을 주지 않는 구조이어야 한다. 3.5.7 특수 거푸집을 사용하는 경우에는 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.6 양생관리 6-6절 3.7항의 해당사항을 준수하여야 한다.	• 시공 특성을 고려하여 관련 내용을 재분류함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.6 인장작업 3.6.1 스트랜드(강연선)는 생산제조회사로 부터 규격별 시험성과표를 받아 이를 기준으로 인장관리를 하여야 하며, 그렇지 못할 경우는 KS D 7002 SWPC 7B ϕ12.7mm의 표준규격에 따라 인장관리 계획서를 작성하고 추후 현장에서 시험인장을 실시하여 차이가 발생할 때에는 이를 수정·보완하여야 한다. 3.6.2 마찰손실계수 k_{μ}값은 「도로교 표준시방서」에 정해진 값을 기준으로 한다. 다만, 인장관리시에는 현장 실측 결과에 따라 이를 보정하여 사용하여야 한다. 3.6.3 프리스트레스의 도입시기는 콘크리트의 강도가 구조계산서의 프리스트레스 도입시 강도 이상(프리스트레스 도입에 의한 최대 압축응력의 1.7배 이상)이어야 한다. 3.6.4 텐던(Tendon) 인장결과와 허용범위는 인장계획표(수정)에 의한 신장력, 즉 이론적 계산치와 실제 현장에서 실측된 신장량의 차이에 의해 산출된 것으로 $\pm 5\%$를 적용한다. 3.7 PSC 거더 긴장시 주의사항 3.7.1 PS강재의 긴장순서는 설계도서에 표시한 순서로 긴장한다. 3.7.2 실제 긴장력과 늘임량이 일치할때는 상관 없으나 상이한 결과가 나올때는 늘임량을 기준으로 하여 설계 늘임량의 5% 이내에서 조정한다. 3.7.3 긴장은 설계도서대로 양단긴장을 하며 긴장력이 동시에 작용하도록 한개의 유압기를 사용한다. 3.7.4 일단긴장 방법은 긴장력의 증가 및 웨지의 슬립으로 소요긴장력 및 늘임량이 불확실하여 바람직하지 못하므로, 부재의 길이가 짧거나 곡률이 작을 때 등 긴장력의 손실량이 작을 때 사용하여야 한다. 3.7.5 PS 강재의 배치 작업시 위치오차에 의한 원인과 긴장작업 잘못으로 인하여 수평휨(sweep)이 작용될 수 있으므로 본절 3.3.5의 오차한계 이상은 수정하여야 한다. 3.7.6 인장시에는 안전을 위하여 인장 잭의 뒷부분을 피하고 옆에서 관리할 수 있도록 해야 한다. 3.7.7 잭을 정착구에 설치하기 전에 자연상태로 된 PS 강재의 정착구 바로 뒷부분을 지워지지 않도록 페인팅을 하여야 한다. 3.7.8 잭을 정착구에 설치한 후 매 100kgf/cm²압력마다 잭의 램(ram) 길이를 측정해야 한다. 3.7.9 잭의 압력 게이지는 공인된 교정검사기관에서 검사를 받은 후 사용한다.	3.7 인장작업 3.7.1 스트랜드(강연선)는 생산제조회사로 부터 규격별 시험성과표를 받아 이를 기준으로 인장관리를 하여야 하며, 그렇지 못할 경우는 KS D 7002 SWPC 7B ϕ12.7 mm의 표준규격에 따라 인장관리 계획서를 작성하고 추후 현장에서 시험인장을 실시하여 차이가 발생할 때에는 이를 수정·보완하여야 한다. 3.7.2 마찰손실계수 k_{μ}값은 「도로교 설계기준」에 정해진 값을 기준으로 한다. 다만, 인장관리시에는 현장 실측 결과에 따라 이를 보정하여 사용하여야 한다. 3.7.3 프리스트레스의 도입시기는 콘크리트의 강도가 구조계산서의 프리스트레스 도입시 강도 이상(프리스트레스 도입에 의한 최대 압축응력의 1.7배 이상)이어야 한다. 3.7.4 강선 인장결과와 허용범위는 인장계획표(수정)에 의한 신장력, 즉 이론적 계산치와 실제 현장에서 실측된 신장량의 차이에 의해 산출된 것으로 $\pm 5\%$를 적용한다. 3.8 PSC 거더 긴장시 주의사항 3.8.1 PS강재의 긴장순서는 설계도서에 표시한 순서로 긴장한다. 3.8.2 실제 긴장력과 늘임량이 일치할때는 상관 없으나 상이한 결과가 나올때는 늘임량을 기준으로 하여 설계 늘임량의 5% 이내에서 조정한다. 3.8.3 긴장은 설계도서대로 양단긴장을 하며 긴장력이 동시에 작용하도록 한개의 유압기를 사용한다. 3.8.4 일단긴장 방법은 긴장력의 증가 및 웨지의 슬립으로 소요긴장력 및 늘임량이 불확실하여 바람직하지 못하므로, 부재의 길이가 짧거나 곡률이 작을 때 등 긴장력의 손실량이 작을 때 사용하여야 한다. 3.8.5 PS 강재의 배치 작업시 위치오차에 의한 원인과 긴장작업 잘못으로 인하여 수평휨(sweep)이 작용될 수 있으므로 본절 3.3.5의 오차한계 이상은 수정하여야 한다. 3.8.6 인장시에는 안전을 위하여 인장 잭의 뒷부분을 피하고 옆에서 관리할 수 있도록 하여야 한다. 3.8.7 잭을 정착구에 설치하기 전에 자연상태로 된 PS 강재의 정착구 바로 뒷부분을 지워지지 않도록 페인팅을 하여야 한다. 3.8.8 잭을 정착구에 설치한 후 매 10 MPa(100 kgf/cm²)압력마다 잭의 램(ram) 길이를 측정하여야 한다. 3.8.9 잭의 압력 게이지는 공인된 교정검사기관에서 검사를 받은 후 사용한다. 3.8.10 <u>설계도서에 명시된 긴장력을 고려하여 유압기 용량을 선정하여야 한다.</u>	• 인장작업시 사용하는 유압기의 용량에 대한 시방 내용을 추가

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.8 운반 및 보관시 주의사항 3.8.1 기 제작된 거더는 시공계획에 의거 수직으로 세워 운반하여야 한다. 또한 운반시 지지점의 위치, 적재 및 취급방법 등에 대하여는 전문 기술자의 지시에 따라야 하며, 적재, 운반, 취급에 따르는 모든 위험손실은 시공자가 부담하여야 한다. 3.8.2 기 제작된 부재를 저장, 인상 등 취급시에는 균열이나 파손을 입지 않도록 각별히 주의하여야 한다. 취급이나 저장상의 과실로 파손되었을 때에는 시공자 부담으로 이를 교체하여야 한다. 3.8.3 거더 받침대를 견고히 하여 부등침하가 일어나지 않도록 하여야 한다. 3.8.4 바람 등에 전도되지 않도록 횡방향 지지대를 설치하여야 한다. 3.8.5 직사광선을 피하고 통풍이 잘 되도록 하여야 하며, 가로보의 노출철근이 녹슬지 않도록 보호하여야 한다. 3.9 가설시 주의사항 3.9.1 프리스트레스트 콘크리트 거더는 설계도서에 표시된 위치에 정확히 설치하여야 한다. 3.9.2 프리스트레스트 거더 가설시 온도가 +5℃ 이하이거나 +15℃ 이상일 경우에는 감독자가 사전 지시를 하여 네오프렌(Neoprene) 지압판들을 인위적으로 변화시킴으로써 온도가 10℃일때 복원되도록 하게 할 수 있다. 고정단일 경우에는 거더를 가설하기 전에 고정핀이 들어갈 수 있도록 구멍이 있는 철판을 보에 설치하여 지압판을 접시나사못으로 고착시켜야 한다. 3.9.3 거더가 종단방향으로 0.5% 이상의 경사로 놓일 경우에는 부착될 철판도 그 경사에 맞추어 사각을 내야 하며, 고정핀 구멍이 없는 유사한 사면 철판을 접시나사못 없이 신축지압판의 철판에 고착시켜야 한다. 3.9.4 PC 거더 하부에는 안전망을 설치하여 낙하물로 인한 안전사고를 사전에 예방하여야 한다. 3.9.5 거더의 인양시 크레인 와이어는 반드시 리프트 구멍에 삽입하고 상부의 접촉면에 패드를 끼워야 한다. 3.9.6 거더를 거치한 후에는 삼각프레임과 썰기를 이용하여 거더를 설치한 후 곧바로 설계도서에 명시된 방법으로 전도방지를 위한 조치를 취하여야 한다. 3.9.7 거더를 가설한 후 슈 고정용 볼트를 체결하여야 한다. 3.9.8 가설중인 교량의 하부에는 차량통행 및 중기의 작업을 철저히 통제하여야 하며, 가설시에는 안전요원을 상주토록 하여야 한다.	3.9 운반 및 보관시 주의사항 3.9.1 기 제작된 거더는 시공계획에 의거 수직으로 세워 운반하여야 한다. 또한 운반시 지지점의 위치, 적재 및 취급방법 등에 대하여는 전문 기술자의 지시에 따라야 하며, 적재, 운반, 취급에 따르는 모든 위험손실은 계약상대자가 부담하여야 한다. 3.9.2 기 제작된 부재를 저장, 인상 등 취급시에는 균열이나 파손을 입지 않도록 각별히 주의하여야 한다. 취급이나 저장상의 과실로 파손되었을 때에는 계약상대자 부담으로 이를 교체하여야 한다. 3.9.3 거더 받침대를 견고히 하여 부등침하가 일어나지 않도록 하여야 한다. 3.9.4 바람 등에 전도되지 않도록 횡방향 지지대를 설치하여야 한다. 3.9.5 직사광선을 피하고 통풍이 잘 되도록 하여야 하며, 가로보의 노출철근이 녹슬지 않도록 보호하여야 한다. 3.10 가설시 주의사항 3.10.1 프리스트레스트 콘크리트 거더는 설계도서에 표시된 위치에 정확히 설치하여야 한다. 3.10.2 프리스트레스트 거더 가설시 온도가 +5℃ 이하이거나 +15℃ 이상일 경우에는 감독자가 사전 지시를 하여 네오프렌(neoprene) 지압판들을 인위적으로 변화시킴으로써 온도가 10℃일때 복원되도록 하게 할 수 있다. 고정단일 경우에는 거더를 가설하기 전에 고정핀이 들어갈 수 있도록 구멍이 있는 철판을 보에 설치하여 지압판을 접시나사못으로 고착시켜야 한다. 3.10.3 거더가 종단방향으로 0.5% 이상의 경사로 놓일 경우에는 부착될 철판도 그 경사에 맞추어 사각을 내야 하며, 고정핀 구멍이 없는 유사한 사면 철판을 접시나사못 없이 신축지압판의 철판에 고착시켜야 한다. 3.10.4 <u>PSC</u> 거더 하부에는 안전망을 설치하여 낙하물로 인한 안전사고를 사전에 예방하여야 한다. 3.10.5 거더의 인양시 크레인 와이어는 반드시 리프트 구멍에 삽입하고 상부의 접촉면에 패드를 끼워야 한다. 3.10.6 <u>거더를 거치한 후에는 와이어로프와 썰기를 이용하여 거더를 설치한 후 곧바로 설계도서에 명시된 방법으로 전도방지를 위한 조치를 취하여야 한다.</u> 3.10.7 거더를 가설한 후 받침 고정용 볼트를 체결하여야 한다. 3.10.8 가설중인 교량의 하부에는 차량통행 및 중기의 작업을 철저히 통제하여야 하며, 가설시에는 안전요원을 상주토록 하여야 한다. 3.10.9 <u>야간 가설시에는 조명시설 등을 보완하여 설치하고 안전에 각별히 주의하여야 한다.</u>	• PC -> PSC • 전도방지 표준도 변경에 따라 삼각프레임 -> 와이어로프로 변경함. • 야간작업시 작업자의 안전성확보를 위하여 규정을 추가

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-11 프리플렉스 거더교 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 프리플렉스 거더 교량 공사에 적용한다. 1.2 참조규격 KS F 2402 공기 함유량 시험방법 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 제작장 설치 계획서 (2) 강도 시험성적서 2. 재 료 2.1 콘크리트 압축강도 2.1.1 하부 플랜지 콘크리트 : $f_{ck} \geq 400\text{kgf/cm}^2$ 2.1.2 복부 콘크리트 : $f_{ck} \geq 270\text{kgf/cm}^2$ 2.1.3 가로보 슬래브 콘크리트 : $f_{ck} \geq 270\text{kgf/cm}^2$ 2.1.4 릴리즈(Release)시 콘크리트 : $f_{ck} \geq 350\text{kgf/cm}^2$ 2.1.5 가로보 및 13-콘크리트 : $f_{ck} \geq 270\text{kgf/cm}^2$ 2.2 강 재 본 시방서 14-12절에 따른다. 3. 시 공 3.1 제작장 구비조건 3.1.1 제작장은 본 시방서 7-9절 3.1에 따른다. 3.1.2 재하대, 횡 지지장치 및 회전틀의 기초는 설계도서에서 정하는 기초로 하고, 그 두께는 25cm를 표준으로 한다.	6-8-4 프리플렉스 거더교 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 프리플렉스 거더 교량 공사에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.2 6-4-1 일반콘크리트 1.2.3 13-12 구조용 강재 1.2.4 6-6 프리스트레스트 콘크리트 구조물공 1.2.5 6-7-1 강교제작 및 가설 1.3 참조규격 KS F 2402 공기 함유량 시험방법 1.4 제출물 1.4.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 1.4.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 제작장 설치 계획서 (2) 강도 시험성적서 2. 재 료 2.1 콘크리트 2.1.1 6-4-1절의 해당사항을 준수하여야 한다. 2.1.2 사용 콘크리트의 압축강도는 다음과 같다. (1) 하부 플랜지 콘크리트 : $f_{ck} \geq 40.0 \text{ MPa } (400 \text{ kgf/cm}^2)$ (2) 복부 콘크리트 : $f_{ck} \geq 27.0 \text{ MPa } (270 \text{ kgf/cm}^2)$ (3) 가로보 슬래브 콘크리트 : $f_{ck} \geq 27.0 \text{ MPa } (270 \text{ kgf/cm}^2)$ (4) 릴리즈(Release)시 콘크리트: $f_{ck} \geq 35.0 \text{ MPa } (350 \text{ kgf/cm}^2)$ (5) 가로보 및 콘크리트바닥판 : $f_{ck} \geq 27.0 \text{ MPa } (270 \text{ kgf/cm}^2)$ 2.2 강 재 13-12절의 해당사항을 준수하여야 한다. 3. 시 공 3.1 제작장 구비조건 3.1.1 제작장 선정 (1) 거더 제작과 야적에 충분한 면적을 확보하여야 한다. (2) 제작중 지반의 부등침하가 발생하지 않도록 충분한 지지력을 확보하여야 한다. (3) 제작된 거더의 반출이 용이한 곳이라야 한다. (4) 홍수위 (H.W.L.) 이상의 안전한 곳에 위치하여야 한다.	• 공사시방서 작성요령에 따라 본문에서 인용한 관련 시방절을 기술함. • 공사시방서 작성시 필요공종만으로 재구성이 용이하도록 참조를 없애고 해당내용을 직접 기술함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.2 강형의 제작 3.2.1 프리플렉스 거더에 쓰이는 강거더의 제작시에는 재료의 검사, 용접 검사외에 특히 강거더의 높이, 솟음에 대하여 정밀히 검측을 실시하여 프리플렉션시의 기준으로 사용한다. 3.2.2 프리플렉션 작업중 용접부분에 변형이 생겼을 경우에는 시공자의 부담으로 재시공해야 한다.	3.1.2 재하대, 횡 지지장치 및 회전틀의 기초는 설계도서에서 정하는 기초로 하고, 그 두께는 0.25 m를 표준으로 한다. 3.2 강형의 제작 3.2.1 품질관리에 대하여 6-7-1절의 해당사항을 준수하여야 한다. 3.2.2 프리플렉스 거더에 쓰이는 강거더의 제작시에는 재료의 검사, 용접 검사외에 특히 강거더의 높이, 솟음에 대하여 정밀히 검측을 실시하여 프리플렉션시의 기준으로 사용한다. 3.2.3 프리플렉션 작업중 용접부분에 변형이 생겼을 경우에는 계약상대자의 부담으로 재시공하여야 한다.	• 제작관리시 적용할 수 있는 품질 기준에 대한 관련 시방절 표기
3.3 프리플렉션 3.3.1 강형제작시 누적 되어있는 잔류응력량을 측정하여 잔류응력이 잔존해 있을 경우에는 이를 적절한 방법으로 제거하여야 한다. 3.3.2 프리플렉션 도입 및 릴리즈시 거더에 도입된 응력률, 변형률, 캠버 및 유압을 동시에 측정하여 설계시 예측된 응력과 비교하여 실제 도입된 응력을 확인하여야 한다. 3.3.3 솟음(Camber)검사 (1) 각 단계의 프리플렉션 작업으로 필요한 하중을 가한 뒤 강거더의 솟음을 측정하여 처짐량이 설계값과 맞지 않는 경우 보정을 해야한다. 이때, 그 오차가 하중의 $\pm 5\%$ 이내에서는 처짐량으로 조정하여야 한다. (2) 설계도서에 표시한 소정의 처짐이 되면, 강형양단에 강결볼트를 2개씩 2개조로 하중을 고정시키고 강거더의 솟음을 조정하여야 한다. 이때 프리플렉션의 처짐은 [(제작솟음)-(잔류처짐)]-[하중조정후의 처짐]으로 구한다. 3.3.4 프리플렉션에 쓰이는 기계와 설비의 성능은 공인시험기관의 인증을 받아야 한다.	3.3 프리플렉션 3.3.1 강형제작시 누적 되어있는 잔류응력량을 측정하여 잔류응력이 잔존해 있을 경우에는 이를 적절한 방법으로 제거하여야 한다. 3.3.2 프리플렉션 도입 및 릴리즈시 거더에 도입된 응력률, 변형률, 캠버 및 유압을 동시에 측정하여 설계시 예측된 응력과 비교하여 실제 도입된 응력을 확인하여야 한다. 3.3.3 솟음(camber)검사 (1) 각 단계의 프리플렉션 작업으로 필요한 하중을 가한 뒤 강거더의 솟음을 측정하여 처짐량이 설계값과 맞지 않는 경우 보정을 하여야 한다. 이때, 그 오차가 하중의 $\pm 5\%$ 이내에서는 처짐량으로 조정하여야 한다. (2) 설계도서에 표시한 소정의 처짐이 되면, 강형양단에 강결볼트를 2개씩 2개조로 하중을 고정시키고 강거더의 솟음을 조정하여야 한다. 이때 프리플렉션의 처짐은 [(제작솟음)-(잔류처짐)]-[하중조정후의 처짐]으로 구한다. 3.3.4 프리플렉션에 쓰이는 기계와 설비의 성능은 공인시험기관의 인증을 받아야 한다. 3.3.5 특수한 프리플렉션 공법을 사용하는 경우에는 반드시 감독자의 승인을 득하여야 한다.	
3.4 철근조립 및 콘크리트 치기 3.4.1 철근 조립 (1) 철근은 만곡공구와 절단기구를 이용하여 설계도서에서 지시한 대로 가공한다. (2) 철근을 조립할 때 철근이 교차하는 부분은 결속선을 사용하여 조립한다. (3) 철근의 피복두께를 확보하기 위해서는 간격재(spacer)를 사용한다. (4) 스테럽은 그 끝을 복부판에 충분히 용접하여 고정시킨다. 3.4.2 거푸집 설치 (1) 거푸집은 강재거푸집을 사용하고 다짐시 진동에 의해 변형하지 않는 견고한 등바리를 설치하여야 한다. (2) 거푸집에 부착된 먼지와 녹 등의 불순물은 와이어 브러쉬 등으로 깨끗이 청소하고 박리제를 발라야 한다.	3.4 철근조립 및 콘크리트 타설 3.4.1 철근 조립 (1) 철근은 만곡공구와 절단기구를 이용하여 설계도서에서 지시한 대로 가공한다. (2) 철근을 조립할 때 철근이 교차하는 부분은 결속선을 사용하여 조립한다. (3) 철근의 피복두께를 확보하기 위해서는 간격재(spacer)를 사용한다. (4) 스테럽은 그 끝을 복부판에 충분히 용접하여 고정시킨다. 3.4.2 거푸집 설치 (1) 거푸집은 강재거푸집을 사용하고 다짐시 진동에 의해 변형하지 않는 견고한 등바리를 설치하여야 한다. (2) 거푸집에 부착된 먼지와 녹 등의 불순물은 와이어 브러쉬 등으로 깨끗이 청소하고 박리제를 발라야 한다.	• 신기술 신공법에 의한 변형된 프리플렉션공법 적용시에 현장에서 발생 가능한 문제점을 최소화할 수 있도록 사전 검토에 대한 규정을 추가함.

구 분	공시체의 수	양 생 방 법	비 고
릴 리 스 시	3	부재와 같은 양생 (현장양생)	
릴 리 스 예 비	3	부재와 같은 양생 (현장양생)	
f ₂₈ 시 험	3	표 준 양 생	
계	9		

구 분	공시체의 수	양 생 방 법	비 고
릴 리 스 시	3	부재와 같은 양생 (현장양생)	
릴 리 스 예 비	3	부재와 같은 양생 (현장양생)	
f ₂₈ 시 험	3	표 준 양 생	
계	9		

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.4.3 콘크리트 치기 콘크리트 치기는 본 시방서 7-5절 3.4에 따르며, 시험은 다음과 같이 한다. (1) 슬럼프 시험은 KS F 2402에 의해 공시체의 시료채취와 동시에 실시하여야 한다. (2) 공시체의 시료는 콘크리트를 치는 장소에서 채취하고 한번 칠때마다 (주형 2개당) 표 7-12과 같은 갯수를 채취한다. 다만, 공시체의 수는 감독자의 지시에 따라 증가시킬 수 있다. (3) 콘크리트 치기시 콘크리트를 충분히 채우도록 하기 위해 바이브레이터로 철저히 다짐을 하여야 한다. (4) 하부 플랜지 콘크리트는 적절한 혼화제를 사용하여 크리프, 건조수축의 영향을 적게 하는 것이 좋다. (5) 4℃ 이하의 온도에서는 한중콘크리트 치기계획을 수립하여 감독자의 확인을 받은 후 처야 한다. 표 7-12 PF 거더교 콘크리트 치기시 공시체 제작과 양생	3.4.3 콘크리트 타설 콘크리트 타설은 이 시방서 6-4-1절 3.4에 따르며, 시험은 다음과 같이 한다. (1) 슬럼프 시험은 KS F 2402에 의해 공시체의 시료채취와 동시에 실시하여야 한다. (2) 공시체의 시료는 콘크리트를 치는 장소에서 채취하고 한번 칠때마다(주형 2개당) 표 6-4-8-1과 같은 개수를 채취한다. 다만, 공시체의 수는 감독자의 지시에 따라 증가시킬 수 있다. (3) 콘크리트 타설시 콘크리트를 충분히 채우도록 하기 위해 바이브레이터로 철저히 다짐을 하여야 한다. (4) 하부 플랜지 콘크리트는 적절한 혼화제를 사용하여 크리프, 건조수축의 영향을 적게 하는 것이 좋다. (5) 4℃ 이하의 온도에서는 한중콘크리트 타설계획을 수립하여 감독자의 확인을 받은 후 타설하여야 한다. 표 6-8-4-1 PF 거더교 콘크리트 타설시 공시체 제작과 양생	
3.4.4 거더의 양생 및 거푸집 제거 (1) 거더의 양생은 본 시방서 7-6절 3.7에 따른다. (2) 거푸집의 제거시기는 콘크리트 강도가 150kgf/cm² 이상일 때가 적합하다.	3.4.4 거더의 양생 및 거푸집 제거 (1) 거더의 양생은 이 시방서 6-6절 3.7에 따른다. (2) 거푸집의 제거시기는 콘크리트 강도가 15.0 MPa (150 kgf/cm²) 이상일 때가 적합하다.	
3.4.5 운반 및 보관 본 시방서 7-9절 3.8에 따른다.	3.5 운반 및 보관 3.5.1 기 제작된 거더는 시공계획에 의거 수직으로 세워 운반하여야 한다. 또한 운반시 지지점의 위치, 적재 및 취급방법 등에 대하여는 전문기술자의 지시에 따라야 하며, 적재, 운반, 취급에 따르는 모든 위험손실은 계약상대자가 부담하여야 한다. 3.5.2 기 제작된 부재를 저장, 인상 등 취급시에는 균열이나 파손을 입지 않도록 각별히 주의하여야 한다. 취급이나 저장상의 과실로 파손되었을 때에는 계약상대자 부담으로 이를 교체하여야 한다. 3.5.3 거더 받침대를 견고히 하여 부등침하가 일어나지 않도록 하여야 한다.	• 공사시방서 작성시 필요공종만으로 재구성이 용이하도록 참조를 없애고 해당내용을 직접 기술함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.5 거더 가설시 주의사항 3.5.1 프리플렉스 거더 하부에는 안전망을 설치하여 낙하물로 인한 안전사고를 사전에 예방하여야 한다. 3.5.2 가설중인 교량하부에는 차량통행 및 중기의 작업을 철저히 통제하여야 하며, 안전요원을 상주토록 하여야 한다. 3.5.3 야간가설시에는 조명시설 등을 보완하여 설치하고 안전에 각별히 유의하여야 한다. 3.5.4 가설시 사용되는 받침목(뺨기)은 단단한 목재를 사용하여 코핑과 하부케이싱 콘크리트 사이에 유격이 없도록 단단히 박는다. (사각이 있는 교량인 경우에는 교대 및 교각에 평행하게 받침목을 받치지 말고 거더에 직각방향으로 박는다) 받침목은 슬래브 콘크리트 치기 후 거푸집 제거시기까지 제거하지 않아야 한다. 3.5.5 거더와 거더를 서로 연결하는 브레이싱은 32mm 이상의 철근이나 앵글을 사용하고 용접을 한다. 브레이싱의 설치장소는 양쪽빔 단부와 가로보가 놓이는 위치에 둔다. 3.5.6 와이어 로프가 닿는 하부 케이싱 콘크리트의 부위는 고무보호대 또는 적당한 장치를 사용하여 파손을 방지하여야 한다. 3.5.7 가설시 거더의 중심선과 슈의 중심선은 항상 정확히 일치시켜야 한다.	3.5.4 바람 등에 전도되지 않도록 횡방향 지지대를 설치하여야 한다. 3.5.5 직사광선을 피하고 통풍이 잘 되도록 하여야 하며, 가로보의 노출철근이 녹슬지 않도록 보호하여야 한다. 3.6 하중제거(release) 3.6.1 콘크리트에 프리스트레스를 줄 때는 콘크리트 초기 압축강도가 35.0 MPa (350 kgf/cm²) 이상인 것을 확인 후 시행한다. 3.6.2 하중의 증가는 분당 50.0 kN (5 tonf)을 초과하지 않도록 한다. 3.7 거더 가설시 주의사항 3.7.1 프리플렉스 거더 하부에는 안전망을 설치하여 낙하물로 인한 안전사고를 사전에 예방하여야 한다. 3.7.2 가설중인 교량하부에는 차량통행 및 중기의 작업을 철저히 통제하여야 하며, 안전요원을 상주토록 하여야 한다. 3.7.3 야간가설시에는 조명시설 등을 보완하여 설치하고 안전에 각별히 유의하여야 한다. 3.7.4 가설시 사용되는 받침목(뺨기)은 단단한 목재를 사용하여 코핑과 하부케이싱 콘크리트 사이에 유격이 없도록 단단히 박는다. (사각이 있는 교량인 경우에는 교대 및 교각에 평행하게 받침목을 받치지 말고 거더에 직각방향으로 박는다) 받침목은 슬래브 콘크리트 타설 후 거푸집 제거시기까지 제거하지 않아야 한다. 3.7.5 거더와 거더를 서로 연결하는 브레이싱은 32 mm 이상의 철근이나 앵글을 사용하고 용접을 한다. 브레이싱의 설치장소는 양쪽빔 단부와 가로보가 놓이는 위치에 둔다. 3.7.6 와이어 로프가 닿는 하부 케이싱 콘크리트의 부위는 고무보호대 또는 적당한 장치를 사용하여 파손을 방지하여야 한다. 3.7.7 가설시 거더의 중심선과 받침의 중심선은 항상 정확히 일치시켜야 한다. 3.8 시공허용오차 3.8.1 길이와 지간 (1) 길이 20 m 미만 : +/- 10 mm (2) 길이 20 m 이상 : +/- 15 mm 3.8.2 아래 플랜지 콘크리트의 폭 : +/-5 mm 3.8.3 형 고 : -5 mm ~ +10 mm 3.8.4 솟 음 (1) 제작솟음 : +/- L/1500 (L:빔지간길이) (2) Release 후 받침 거치상태의 솟음 : -5 ~ +10 mm	• 하중제거시의 작업기준 제시 • 설치 또는 품질에 관하여 허용될수 있는 적절한 오차를 기술 • 전문업체(삼표)의 특별시방서의 해당내용을 참조하여 작성

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.9 현장품질관리 3.9.1 공사개시전에 재료의 시험,콘크리트의 배합을 정하기 위한 시험, 그리고 시공시험을 하여야 한다. 3.9.2 Preflexion에 쓰이는 기계와 설비의 성능을 확인한다. 3.9.3 양생의 적부 및 형틀제거의 시기와 release의 시기를 확인하기 위하여, 타설한 콘크리트와 같은 방법으로 제조 및 양생한 공시체를 떼서 압축강도시험을 하여야 한다. 3.9.4 공사중 다음단계에 있는 형에 대해 솟음을 측정하여야 한다. (1) 강형의 완성시 (2) Preflexion 전 (3) 1차 preflexion 후(잔류치짐 검사) (4) 2차 preflexion 후 (5) Release 전 (6) Release 직후 (7) Preflex beam 가설시	• 현장에서 시공중 지켜야 할 품질관리 내용을 기술 • 전문업체(삼표)의 특별시방서의 해당내용을 참조하여 작성

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-12 I.L.M 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 프리스트레스트 콘크리트 박스거더를 ILM(Incremental Launching Method)공법으로 시공하는 교량공사에 적용한다. 1.2 참조규격 해당 없음 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 가설 계획서 (2) 제작장 설치 계획서 2. 재 료 2.1 콘크리트, 혼화재, 철근 및 강재 본 시방서 14-4절, 14-6절, 14-10절, 14-11절 및 14-12절에 따른다. 2.2 패드 및 압축판 2.2.1 슬라이딩패드의 총 두께는 13mm 이상이어야 하며, 압축판의 두께는 8mm 이상이어야 한다. 2.2.2 압출시 패드의 신축성은 교각 및 PSC 박스의 압축에 의한 변형량을 충분히 확보할 수 있는 것이어야 한다.	6-8-5 I.L.M 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 프리스트레스트 콘크리트 박스거더를 ILM(Incremental Launching Method)공법으로 시공하는 교량공사에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.2 13-4 시멘트 콘크리트 1.2.3 13-6 혼화재료 1.2.4 13-10 철근콘크리트용 봉강 1.2.5 13-11 PS 강재 1.2.6 13-12 구조용 강재 1.2.7 6-6 프리스트레스트 콘크리트 구조물공 1.3 참조규격 해당 없음 1.4 제출물 1.4.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 1.4.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 가설 계획서 (2) 제작장 설치 계획서 2. 재 료 2.1 콘크리트, 혼화재, 철근, PC 강선 및 강재 13-4절, 13-6절, 13-10절, 13-11절 및 13-12절의 해당사항을 준수하여야 한다. 2.2 패드 및 압축판 2.2.1 슬라이딩패드의 총 두께는 13 mm 이상이어야 하며, 압축판의 두께는 8 mm 이상이어야 한다. 2.2.2 압출시 패드의 신축성은 교각 및 PSC 박스의 압축에 의한 변형량을 충분히 확보할 수 있는 것이어야 한다.	• 공사시방서 작성요령에 따라 본문에서 인용한 다른 절에 대한 주위를 환기하기 위하여 기술함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
2.2.3 슬라이딩패드의 표준제작 규격은 2mm두께의 천연고무, 2mm두께의 강판, 4mm두께의 천연고무, 2mm두께의 강판, 2mm두께의 천연고무, 1mm두께의 테프론으로 구성된다. 2.2.4 슬라이딩패드의 허용지압응력은 132kgf/cm² 이상이어야 한다. 2.2.5 각 지간에 의한 상부구조물의 회전량과 지간장 50m까지의 경우 하부구조물의 허용처짐과 변형량에 대한 슬라이딩패드의 신축성(탄력)은 상부구조물의 선단이 각 교각의 가설 슈에 막 도달되었을때 변형의 요구조건을 만족시킬 수 있어야 한다. 3. 시 공 3.1 일반사항 3.1.1 시공자는 품질관리 및 공정관리를 위한 시공계획서, 시공상세도, 구조계산서, 재료산출서 등을 작성하여 감독자의 확인을 받아야 한다. 3.1.2 특히 공정관리를 위해서 시공계획서에는 다음 사항을 포함하여 감독자에게 제출하여야 한다. (1) 표준작업순서 및 1세그먼트 압출까지 소요 일수 (2) 몰드장 건설 (3) 몰드 및 노즈제작, 운반 (4) 노즈 거치 (5) 거푸집 및 동바리 설치, 압출 작업대 및 비계설치 (6) 철근가공조립 (7) 강연선 배치 (8) 콘크리트 치기 및 양생 (9) 가설용 강연선의 긴장 및 그라우팅 (10) 거푸집(몰드) 제거 (11) 압출작업 (12) 완성용 강연선의 긴장 및 그라우팅 (13) 장비 및 계기, 기구 제거 (14) 교좌장치 설치 및 임시지지판 제거 3.2 몰드장 및 노즈제작 설치 3.2.1 몰드(Mould)와 노즈(Nose)는 설계도서를 참조하여 제작도면을 작성한 후 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.2.2 몰드장 기초는 교량상부 추진시 침하가 발생하지 않을 만큼 충분한 지지력을 갖도록 시공하여야 한다. 3.2.3 몰드의 제작 및 거치는 평면 및 종단선형에 일치하도록 하고, 시공정밀도는 설계도서에 따른다. 3.2.4 노즈는 조립거치시 노즈의 하단과 박스의 하단이 <u>정확히 동일 평면에 있어야 하며</u>, 시공장비 및 현장여건을 감안하여 거더의 추진에 지장이 없도록 하여야 한다.	2.2.3 슬라이딩패드의 표준제작 규격은 2 mm두께의 천연고무, 2 mm두께의 강판, 4 mm두께의 천연고무, 2 mm두께의 강판, 2 mm두께의 천연고무, 1 mm두께의 테플론으로 구성된다. 2.2.4 슬라이딩패드의 허용지압응력은 13.2 MPa (132 kgf/cm²) 이상이어야 한다. 2.2.5 각 지간에 의한 상부구조물의 회전량과 지간장 50 m까지의 경우 하부구조물의 허용처짐과 변형량에 대한 슬라이딩패드의 신축성(탄력)은 상부구조물의 선단이 각 교각의 가설 받침에 막 도달되었을때 변형의 요구조건을 만족시킬 수 있어야 한다. 3. 시 공 3.1 일반사항 3.1.1 계약상대자는 품질관리 및 공정관리를 위한 시공계획서, 시공상세도, 구조계산서, 재료산출서 등을 작성하여 감독자의 확인을 받아야 한다. 3.1.2 특히 공정관리를 위해서 시공계획서에는 다음 사항을 포함하여 감독자에게 제출하여야 한다. (1) 표준작업순서 및 1세그먼트 압출까지 소요 일수 (2) 몰드장 건설 (3) 몰드 및 노즈제작, 운반 (4) 노즈 거치 (5) 거푸집 및 동바리 설치, 압출 작업대 및 비계설치 (6) 철근가공조립 (7) 강연선 배치 (8) 콘크리트 타설 및 양생 (9) 가설용 강연선의 긴장 및 그라우팅 (10) 거푸집(몰드) 제거 (11) 압출작업 (12) 완성용 강연선의 긴장 및 그라우팅 (13) 장비 및 계기, 기구 제거 (14) 교량 받침 설치 및 임시지지판 제거 3.2 몰드장 및 노즈제작 설치 3.2.1 몰드(mould)와 노즈(nose)는 설계도서를 참조하여 제작도면을 작성한 후 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.2.2 몰드장 기초는 교량상부 추진시 침하가 발생하지 않을 만큼 충분한 지지력을 갖도록 시공하여야 한다. 3.2.3 몰드의 제작 및 거치는 평면 및 종단선형에 일치하도록 하고, 시공정밀도는 설계도서에 따른다. 3.2.4 노즈는 조립거치시 노즈의 하단과 박스의 하단이 <u>동일 평면에 있어야 한다. 만약, 노즈하단이 압출시 지장이 있을 경우에는 시공장비 및 현장여건을 감안하여 거더의 추진에 지장이 없도록 하여야 한다.</u>	• 노즈의 현장이음부 하면이음부 볼트로 인하여 추진시 예측되는 장애에 대하여 현장에서 대응방안을 수립하여 시공이 가능하도록 문구를 수정

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.3 프리스트레싱 및 콘크리트 작업 3.3.1 프리스트레싱 장비 본 시방서 7-6절 3.2에 따른다. 3.3.2 강선의 배치 본 시방서 7-6절 3.4에 따른다. 3.3.3 콘크리트 타설 및 양생 본 시방서 7-6절 3.6 및 7-6절의 3.7에 따른다. 3.3.4 프리스트레스 도입 본 시방서 7-6절 3.5에 따른다. 3.3.5 그라우팅 본 시방서 7-6절 3.8에 따른다. 3.4 가설 슈 및 슬라이딩 패드 3.4.1 가설 슈의 표면은 매우 매끈하여야 하며 각 점간의 평원도는 0.2mm 보다 커서는 안된다. 이 정도의 평원도는 기계로 가공하고 표면처리한 강판으로 가설 슈의 표면에 강판을 씌웠거나 콘크리트 블록으로 만든 가설 슈의 표면에 뚜껑(덮개)을 사용하는 경우에 얻어진다. 3.4.2 장지간 및 강결체의 지지점과 같은 강성체 상부구조물의 경우에는 고강도 탄성체로 된 슬라이딩 패드를 사용하든지 또는 가설 슈의 내부나 하단에 탄성체의 추가층을 설치하여 제한된 회전량을 만족시켜야 한다. 3.4.3 가설 슈 표면의 스테인레스 강판은 인장력을 받았을때 최대 평원정도가 0.003mm 이내 이어야 한다. 이때, 슬라이딩 패드의 평원도는 항상 깨끗이 청소하여 기름칠을 하였을 때를 전제로 한 것이다. 3.4.4 교량 상부 구조물 바닥면의 위험(한계)영역에 대해서 슬라이딩패드의 위치가 잘못되었을 때 지지부에 발생하는 예상밖의 큰 응력을 방지하기 위해서는 긴장된 스테인레스강판으로된 가설 슈 표면은 이론적인 슬라이딩패드의 위치로 보았을 때 각각의 양안으로 부터 20mm이내 이어야 한다. 3.4.5 가설 슈 설치시 허용오차는 설계도서에 따라야 한다.	3.3 프리스트레싱 및 콘크리트 작업 3.3.1 프리스트레싱 장비 6-6절 3.2항의 해당사항을 준수하여야 한다. 3.3.2 강선의 배치 6-6절 3.4항의 해당사항을 준수하여야 한다. 3.3.3 콘크리트 타설 및 양생 6-6절 3.6 및 6-6절의 3.7항의 해당사항을 준수하여야 한다. 3.3.4 프리스트레스 도입 6-6절 3.5항의 해당사항을 준수하여야 한다. 3.3.5 그라우팅 6-6절 3.8항의 해당사항을 준수하여야 한다. 3.4 가설 받침 및 슬라이딩 패드 3.4.1 가설 받침의 표면은 매우 매끈하여야 하며 각 점간의 평원도는 0.2 mm보다 커서는 안된다. 이 정도의 평원도는 기계로 가공하고 표면처리한 강판으로 가설 받침의 표면에 강판을 씌웠거나 콘크리트 블록으로 만든 가설 받침의 표면에 뚜껑(덮개)을 사용하는 경우에 얻어진다. 3.4.2 장지간 및 강결체의 지지점과 같은 강성체 상부구조물의 경우에는 고강도 탄성체로 된 슬라이딩 패드를 사용하든지 또는 가설 받침의 내부나 하단에 탄성체의 추가층을 설치하여 제한된 회전량을 만족시켜야 한다. 3.4.3 가설 받침 표면의 스테인레스 강판은 인장력을 받았을때 최대 평원정도가 0.003 mm 이내 이어야 한다. 이때, 슬라이딩 패드의 평원도는 항상 깨끗이 청소하여 기름칠을 하였을 때를 전제로 한 것이다. 3.4.4 교량 상부 구조물 바닥면의 위험(한계)영역에 대해서 슬라이딩패드의 위치가 잘못되었을 때 지지부에 발생하는 예상 밖의 큰 응력을 방지하기 위해서는 긴장된 스테인레스 강판으로 된 가설 받침 표면은 이론적인 슬라이딩패드의 위치로 보았을 때 각각의 양안으로부터 20 mm이내 이어야 한다. 3.4.5 가설 받침 설치시 허용오차는 설계도서에 따라야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.5 압출작업 3.5.1 압출잭 (1) 마찰면 접촉으로 중량물을 이동시키기 위한 압출잭은 설계도서에 규정된 장비로 감독자의 승인을 득해야 한다. (2) 수직잭 상면에는 수직하중의 50%에 해당하는 수평력을 전달할 수 있는 마찰판(Plate with sharp teeth)이 부착되어야 한다 (3) 수직잭 하면에는 보강 네오플렌판(Neoprene plate) 또는 테플론(Teflon)과 윤기있는 매끄러운 철판(Stainless steel plate)으로 구성된 저마찰 활동판을 설치하여야 한다. (4) 수평잭 전면은 튼튼한 브라켓트, 핀 및 구상베어링에 의해서 수직잭과 연결되고 후면에도 위와 같은 방법으로 지지되어야 하며, 교대배면에 고정된 지지물에 의해서 압축 및 인장력을 발휘할 수 있어야 한다. 3.5.2 거 치 (1) 압출잭을 거치할 장소는 설계도서에 따른다. (2) 잭의 저판은 압출되는 상부 구조체의 하면과 정확히 평행되도록 저판에 4개의 조절나사를 설치해야 한다. (3) 정치후 콘크리트면과 저판 사이의 간격은 고강도 무수축 모르타르로 채워야 한다. 고정볼트와 수평잭간의 폭을 정확히 지지시켜야 한다. 3.5.3 시운전 장비거치와 시운전은 압출잭 제작회사의 전문기술자에 의해 수행되어야 하며, 특별점검 사항은 다음과 같다. (1) 수직잭을 조정하는 전기제어 스위치(필요한 경우) (2) 테프론과 강저판 사이에 바르는 마찰 저감 그리스 (3) 수직잭의 응력제거 밸브를 최대 하중까지 조사 (4) 전기식 비상절단 장치(필요한 경우) 3.5.4 압출순서 (1) 수평잭이 수축된 상태에서 수직잭을 가동시켜 상부구조체를 최소한으로(최대 5mm) 들어야 한다. 이 상태에서 수평잭을 가동시켜 상부구조체를 앞으로 밀어낸다. (2) 1 스트크(25cm기준)의 압출이 끝나면 수직잭을 풀고 수평잭을 수축시킨다. 이러한 작업순서를 반복하여 상부구조체를 전진시켜야 한다. (3) 모든 작업을 자동으로 조정하고 관리하는 경우에는 솔레노이드 밸브(Solenoid valve)를 사용해야 한다. (4) 압출작업중에는 필요한 곳마다 안전관리요원을 교육하여 배치하고 돌발사고 등을 방지하여야 한다. (5) 약 100m 압출시마다 특수 실리콘의 윤활유를 활동용 강판에 도포하여야 하며, 윤활유의 재질은 공사시방서에 명기된 것으로 감독자의 승인을 받아야 한다.	3.5 압출작업 3.5.1 압출잭 (1) 마찰면 접촉으로 중량물을 이동시키기 위한 압출잭은 설계도서에 규정된 장비로 감독자의 승인을 득하여야 한다. (2) 수직잭 상면에는 수직하중의 50%에 해당하는 수평력을 전달할 수 있는 마찰판(plate with sharp teeth)이 부착되어야 한다 (3) 수직잭 하면에는 보강 네오플렌판(neoprene plate) 또는 테플론(teflon)과 윤기있는 매끄러운 철판(stainless steel plate)으로 구성된 저마찰 활동판을 설치하여야 한다. (4) 수평잭 전면은 튼튼한 브래킷, 핀 및 구상베어링에 의해서 수직잭과 연결되고 후면에도 위와 같은 방법으로 지지되어야 하며, 교대배면에 고정된 지지물에 의해서 압축 및 인장력을 발휘할 수 있어야 한다. 3.5.2 거 치 (1) 압출잭을 거치할 장소는 설계도서에 따른다. (2) 잭의 저판은 압출되는 상부 구조체의 하면과 정확히 평행되도록 저판에 4개의 조절나사를 설치하여야 한다. (3) 정치후 콘크리트면과 저판 사이의 간격은 고강도 무수축 모르타르로 채워야 한다. 고정볼트와 수평잭 간의 폭을 정확히 지지시켜야 한다. 3.5.3 시운전 장비거치와 시운전은 압출잭 제작회사의 전문기술자에 의해 수행되어야 하며, 특별점검 사항은 다음과 같다. (1) 수직잭을 조정하는 전기제어 스위치(필요한 경우) (2) 테플론과 강저판 사이에 바르는 마찰 저감 그리스 (3) 수직잭의 응력제거 밸브를 최대 하중까지 조사 (4) 전기식 비상절단 장치(필요한 경우) 3.5.4 압출순서 (1) 수평잭이 수축된 상태에서 수직잭을 가동시켜 상부구조체를 최소한으로(최대 5 mm) 들어야 한다. 이 상태에서 수평잭을 가동시켜 상부구조체를 앞으로 밀어낸다. (2) 1 스트크(250 mm기준)의 압출이 끝나면 수직잭을 풀고 수평잭을 수축시킨다. 이러한 작업순서를 반복하여 상부구조체를 전진시켜야 한다. (3) 모든 작업을 자동으로 조정하고 관리하는 경우에는 솔레노이드 밸브(solenoid valve)를 사용하여야 한다. (4) 압출작업중에는 필요한 곳마다 안전관리요원을 교육하여 배치하고 돌발사고 등을 방지하여야 한다. (5) 약 100 m 압출시마다 특수 실리콘의 윤활유를 활동용 강판에 도포하여야 하며, 윤활유의 재질은 감독자의 승인을 받아야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.5.5 압출작업시 주의사항 (1) 압출장치는 거더를 지지하고 원활하게 압출하며 지진에 의한 수평력이 작용할 때 거더가 이탈하는 것을 방지하는 진동방지기능을 가지고 있어야 한다. (2) 압출장치는 압출시의 계산외에 비틀림 및 휨 모멘트가 작용하지 않도록 압출시의 슈 높이를 조정할 수 있는 기능을 가지고 있어야 한다. (3) 가설 슈 동바리나 가교각상에 견고하게 고정시켜 가설 슈에 작용하는 압출시의 수평력에 대하여 충분한 안전도를 가지고 있어야 한다. (4) 압출장치를 사용할 때에는 압출장치의 안전성과 기능성을 확인해야 한다. (5) 시공자는 압출작업을 하기 전 압출장치, 자재및 작업원 등의 추락방지를 위해 교각두부에 작업대를 설치하여야 한다. (6) 압출시 플랫폼 책의 설치위치는 상부구조물의 복부중심선에 설치하여야 하며, 반드시 다이어프램을 설치한 이후에 설치하여야 한다. (7) 압출노즈는 압출노즈에 작용하는 최대 외력에 의하여 발생하는 휨 모멘트, 전단력 및 지압에 대하여 만족할 수 있는 단면을 가진 것을 사용해야 한다. (8) 압출장치와 접하는 부분인 압출노즈의 아래면은 매끄러워야 한다. (9) 가교각은 설계에서 고려한 지지력의 조건을 충분히 만족시켜야 하며, 지진이나 압출 시공시의 수평력에 영향을 받지 않는 강성을 가진 것이어야 한다. (10) 가교각에는 지점침하 등에 대응하여 지점침하를 수정할 수 있는 압출장치를 설치하여야 한다.	3.5.5 압출작업시 주의사항 (1) 압출장치는 거더를 지지하고 원활하게 압출하며 지진에 의한 수평력이 작용할 때 거더가 이탈하는 것을 방지하는 진동방지기능을 가지고 있어야 한다. (2) 압출장치는 압출시의 계산외에 비틀림 및 휨 모멘트가 작용하지 않도록 압출시의 받침 높이를 조정할 수 있는 기능을 가지고 있어야 한다. (3) 가설 받침 동바리나 가교각상에 견고하게 고정시켜 가설 받침에 작용하는 압출시의 수평력에 대하여 충분한 안전도를 가지고 있어야 한다. (4) 압출장치를 사용할 때에는 압출장치의 안전성과 기능성을 확인하여야 한다. (5) 계약상대자는 압출작업을 하기 전 압출장치, 자재및 작업원 등의 추락방지를 위해 교각두부에 작업대를 설치하여야 한다. (6) 압출시 플랫폼 책의 설치위치는 상부구조물의 복부중심선에 설치하여야 하며, 반드시 다이어프램을 설치한 이후에 설치하여야 한다. (7) 압출노즈는 압출노즈에 작용하는 최대 외력에 의하여 발생하는 휨 모멘트, 전단력 및 지압에 대하여 만족할 수 있는 단면을 가진 것을 사용하여야 한다. (8) 압출장치와 접하는 부분인 압출노즈의 아래면은 매끄러워야 한다. (9) 가교각은 설계에서 고려한 지지력의 조건을 충분히 만족시켜야 하며, 지진이나 압출 시공시의 수평력에 영향을 받지 않는 강성을 가진 것이어야 한다. (10) 가교각에는 지점침하 등에 대응하여 지점침하를 수정할 수 있는 압출장치를 설치하여야 한다.	
3.6 안 전 3.6.1 교각 및 가교각의 안전 (1) 슬라이딩패드 설치시 패드를 뒤집어서 삽입하지 않도록 주의하여야 한다. (2) 압출시 각 교각에는 비상시를 대비하여 비상연락장치를 설치하여야 한다. (3) 횡방향 허용변형률이 10mm/m를 초과하는 교각의 경우, 그 변형률은 각각의 교각에서 독립적으로 기록하여야 한다. (4) 교각 상단부의 작업자는 교각 상단부의 변형률을 항상 점검하여야 하며, 교각 변형률이 허용치를 초과할 경우에는 교각에 설치된 비상연락장치를 이용하여 압출장비의 작동을 중지하고 전문기술자의 자문을 받아 그 원인을 조사하고 대책을 강구하여야 한다.	3.6 안 전 3.6.1 교각 및 가교각의 안전 (1) 슬라이딩패드 설치시 패드를 뒤집어서 삽입하지 않도록 주의하여야 한다. (2) 압출시 각 교각에는 비상시를 대비하여 비상연락장치를 설치하여야 한다. (3) 횡방향 허용변형률이 10 mm/m를 초과하는 교각의 경우, 그 변형률은 각각의 교각에서 독립적으로 기록하여야 한다. (4) 교각 상단부의 작업자는 교각 상단부의 변형률을 항상 점검하여야 하며, 교각 변형률이 허용치를 초과할 경우에는 교각에 설치된 비상연락장치를 이용하여 압출장비의 작동을 중지하고 전문기술자의 자문을 받아 그 원인을 조사하고 대책을 강구하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.6.2 상부구조물의 안전 (1) 교량시공중 상부구조물이 중력에 의해 경사진 방향으로 미끄러지는 것을 방지하기 위하여 브레이킹용 새들을 설치하는 등 안전대책을 세워야 하며 전기공급 중단으로 인하여 교량 상부 구조물을 제어하고 있는 유압장치의 기능이 중단되지 않도록 하여야 한다. (2) 압출시 상부구조의 형상관리를 위하여 처짐, 경사 및 비틀림 등을 검사하여야 한다.	3.6.2 상부구조물의 안전 (1) 교량시공중 상부구조물이 중력에 의해 경사진 방향으로 미끄러지는 것을 방지하기 위하여 브레이킹용 새들을 설치하는 등 안전대책을 세워야 하며 전기공급 중단으로 인하여 교량 상부 구조물을 제어하고 있는 유압장치의 기능이 중단되지 않도록 하여야 한다. (2) 압출시 상부구조의 형상관리를 위하여 처짐, 경사 및 비틀림 등을 검사하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-14 F.C.M 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 이동식 작업차(Form Traveller)를 이용한 현장타설 캔틸레버공법(Free Cantilever Method)으로 PSC BOX를 설치하는 교량공사에 적용한다. 1.2 참조규격 해당 없음 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 가설 계획서 2. 재 료 F.C.M에 쓰이는 재료는 본 시방서 14장에 따른다. 3. 시 공 3.1 주두부 3.1.1 일반사항 시공자는 설계도서에 표시된 시공순서에 따라 정밀시공을 위하여 주두부의 시공계획과 구조 검토서를 제출하여 감독자의 확인을 받아야 한다. 3.1.2 솟음의 검토 가시설의 계획 및 구조검토서에는 주두부 분할시공에 따른 단계별 솟음의 변화와 최초 설치시의 표고를 표시하여 정밀하게 시공하여야 한다. 3.1.3 도 장 녹물에 의한 기초 및 교각의 오염을 방지하기 위하여 설치되는 강재 가시설에 대하여는 조합 페인트 2회 도색을 기준으로 한다. 3.1.4 동바리의 철거 동바리는 마지막 상부 슬래브면의 콘크리트 치기후 양생이 완료될 때까지 철거해서는 안된다.	6-8-6 F.C.M 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 이동식 작업차(form traveller)를 이용한 현장타설 캔틸레버공법(free cantilever method)으로 PSC BOX를 설치하는 교량공사에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.2 13-4 시멘트 콘크리트 1.2.3 13-6 혼화재료 1.2.4 13-10 철근콘크리트용 봉강 1.2.5 13-11 PS 강재 1.2.6 13-12 구조용 강재 1.2.7 6-6 프리스트레스트 콘크리트 구조물공 1.3 참조규격 해당 없음 1.4 제출물 1.3.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 가설 계획서 2. 재 료 2.1 재 료 2.1.1 콘크리트, 혼화재, 철근, PC 강선 및 강재는13-4절, 13-6절, 13-10절, 13-11절 및 13-12절의 해당사항을 준수하여야 한다. 2.2 이동식 작업차(Form Traveller) 2.2.1 일반사항 이동식 작업차의 경량화는 작업의 능률과 밀접한 관계를 갖기 때문에 계약상대자는 최적의 부재를 선정하여야 하며, 제작 전 이동식 작업차 제작계획도 및 구조검토서를 제출하여 감독자의 확인을 받아야 한다. (1) 용접 및 검사 용접 및 검사는 이 시방서 6-16절 3.8에 따라 실시하여야 하며, 감독자의 검사 확인을 받아야 한다. 용접은 공장용접으로 하며, 특별한 사유가 없는 한 현장용접은 허용하지 않아야 한다.	• 공사시방서 작성요령에 따라 본문에서 인용한 다른 절에 대한 주위를 환기하기 위하여 기술함. • 공사에 투입되는 재료에 관하여 추가 기술 • 공사시방서 작성요령에 따라 당초 3.2절에 기술된 내용을 2.2절로 이동

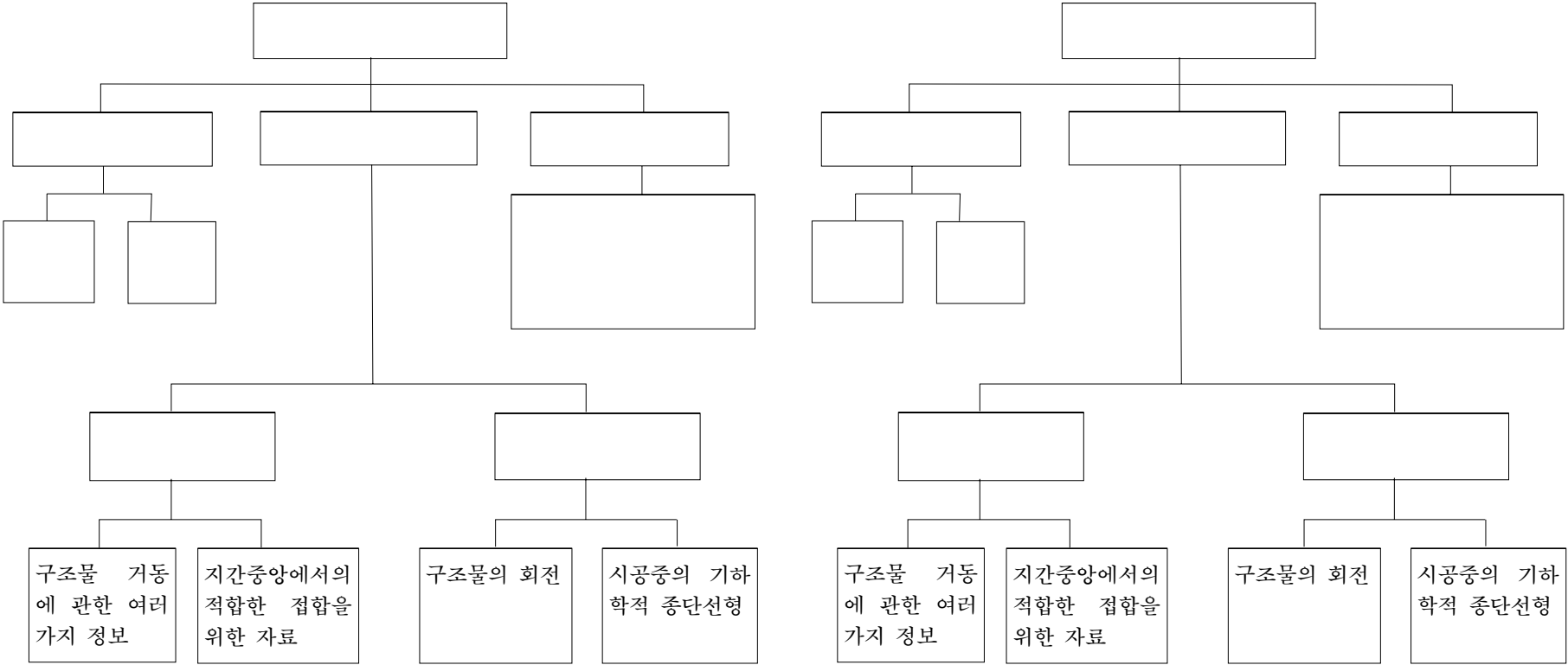
현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.1.5 거푸집, 철근, PS 강재 설치 (1) 거푸집 설치후 감독자의 검측을 받고 철근 및 PS 강재설치를 하여야 하며, 설계도서에 따라 정확히 조립하고 쉬스관에 맞는 고압호스를 설치한 후 최종적으로 감독자의 검측을 받아야 한다. (2) 주두부는 세그먼트가 시작되는 구조물로서 아래 사항에 대한 치수가 정확하여야 한다. ① 박스 및 슬래브(Slab)의 폭 ② 벽체 두께 ③ 박스 내부 및 외부의 헨치 길이와 경사 등 (3) 시공자는 폼타이 갯수 및 지지력에 대한 구조계산서를 감독자에게 제출하여야 하며, 시공 이음부의 연결 마무리와 거푸집의 변형이 없도록 폼타이의 확인을 철저히 하여야 한다. 3.1.6 콘크리트 치기 콘크리트 치기 및 양생은 본 시방서 7-5절 3.4 및 7-5절 3.7에 따른다. 3.1.7 슬래브면 마무리 주두부 및 슬래브면은 숙련된 기능공에 의하여 평탄하게 마무리하여야 한다. 만약 슬래브면의 평탄성을 확보하지 못하였을 경우에는 재시공 방안을 강구하여 감독자에게 보고를 하고 조치하여야 하며, 이때 재시공에 대하여는 시공사 부담으로 하여야 한다. 마감된 슬래브면은 3m 직선자로 요철을 측정하여 ±5mm 범위 이내이어야 한다. 3.1.8 안전보호망 고소작업에 따른 작업원들의 낙하물에 의한 안전사고 방지를 위하여 시공자는 낙하물 방지대책을 강구하여야 한다. 3.1.9 시공이음부의 처리 분할시공으로 수평이음되는 부위는 레이탄스를 제거하여야 하며, 구 콘크리트면은 상부 콘크리트를 치기전 8시간 동안 습윤상태에 있도록 한후 상부콘크리트를 쳐야 한다. 3.1.10 양 생 아스팔트 시멘트 콘크리트에 의하여 포장되는 슬래브는 사용후 충분히 발산 소실되는 피막양생제를 사용하여야 한다.	(2) 거푸집의 솟음 거푸집은 콘크리트 타설에 따른 솟음과 변형을 감안하여 제작하고, 감독자의 확인을 받아야 한다. 2.2.2 기준 축점의 설치 시공기간중 사용 가능한 측량기준점을 설치하여 관리하여야 한다. 2.2.3 작업차의 점검 작업차는 조립 사용중에 수시 점검하고 안전을 확인하여야 하며, 주요 점검항목은 다음과 같다. (1) 잭(jack)의 작동부 (2) 앵커 장치 (3) 접속부의 볼트 (4) 거푸집의 행거장치 (5) 프레임의 변형유무 2.2.4 작업차의 이동설치 작업차의 이동설치시에는 확실하고 안전성이 높은 작업을 할 수 있도록 다음 사항에 유의 하여야 한다. (1) 매설 정착부를 정확하게 배치하여야 한다. (2) 레일을 정확하게 배치하여야 한다. (3) 레일의 정착부를 수시로 점검하여야 한다. (4) 모든 거푸집의 해체여부를 확인하여야 한다. (5) 작업차를 궤도위에 내릴 때 또는 궤도에서 올릴 때 작업차가 기울지 않도록 좌우의 잭을 균등하게 조작하여야 한다. (6) 작업차의 이동시에는 작업차가 기울지 않도록 작업차 좌·우 프레임의 균등하게 이동하여야 한다. (7) 시공구간에 돌출되어 있는 PS 강재 및 철근이 손상되지 않도록 주의하여야 한다. (8) 작업차는 수평이 되게 설치하여야 하며, 앵커에는 설계계산에 기준한 프리스트레스를 도입하여야 한다. (9) 계약상대자는 작업차의 조립 및 해체에 따른 운용요령과 유의사항을 감독자에게 제출하여야 한다. 2.3 자재품질관리 2.3.1 일반사항 (1) F.C.M 상부공에 사용되는 현장타설 콘크리트에 대하여는 콘크리트의 탄성계수 그리고 크리프와 건조수축계수를 결정하기 위한 시험을 하여야 한다.	• 공사시방서 작성요령에 따라 당초 3.4.7절에 기술된 내용을 2.3절로 이동

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.2 이동식 작업차(Form Traveller) 3.2.1 일반사항 이동식 작업차의 경량화는 작업의 능률과 밀접한 관계를 갖기 때문에 시공자는 최적의 부재를 선정하여야 하며, 제작 전 이동식 작업차 제작계획도 및 구조검토서를 제출하여 감독자의 확인을 받아야 한다. (1) 용접 및 검사 용접 및 검사는 본 시방서 7-16절 3.8에 따라 실시하여야 하며, 감독자의 검사 확인을 받아야 한다. 용접은 공장용접으로 하며, 특별한 사유가 없는 한 현장용접은 허용하지 않아야 한다. (2) 거푸집의 솟음 거푸집은 콘크리트 치기에 따른 솟음과 변형을 감안하여 제작하고, 감독자는 단면 및 솟음의 변화를 확인하여야 한다. 3.2.2 기준 측점의 설치 시공기간중 사용 가능한 측량기준점을 설치하여 관리하여야 한다. 3.2.3 PS 강재의 설치 및 인장 PS 강재의 설치, 인장, 그라우팅에 관하여는 본 시방서 7-6절 3.4, 7-6절 3.5, 7-6절 3.8에 따른다. 3.2.4 작업차의 점검 작업차는 조립 사용중에 수시 점검하고 안전을 확인하여야 하며, 주요 점검항목은 다음과 같다. (1) 잭(Jack)의 작동부 (2) 앵커 장치 (3) 접속부의 볼트 (4) 거푸집의 행거장치 (5) 프레임의 변형유무 3.2.5 작업차의 이동설치 작업차의 이동설치시에는 확실하고 안전성이 높은 작업을 할 수 있도록 다음 사항에 유의 하여야 한다. (1) 매설 정착부를 정확하게 배치하여야 한다. (2) 레일을 정확하게 배치하여야 한다. (3) 레일의 정착부를 수시로 점검하여야 한다. (4) 모든 거푸집의 해체여부를 확인하여야 한다. (5) 작업차를 궤도위에 내릴 때 또는 궤도에서 올릴 때 작업차가 기울지 않도록 좌우의 잭을 균등하게 조작하여야 한다. (6) 작업차의 이동시에는 작업차가 기울지 않도록 작업차 좌·우 프레임을 균등하게 이동하여야 한다.	(2) 시험결과는 착수후 최단 시일내에 구하여 감독자에게 제출하여야 하며, 설계값의 조정과 구조적 처짐계산 및 기하학적 관리에 사용하여야 한다. 2.3.2 탄성계수 시험 공시체의 재령은 시험시 3일, 28일, 90일로 한다. 시험당 표준공시체 수는 3개 또는 9개의 공시체로 하며, 표준공시체는 동일한 콘크리트 배치에서 만들어야 한다. 2.3.3 크리프와 건조수축 시험 (1) 공시체의 재령은 초기 하중 재하시 3일, 28일, 90일로 한다. 하중재하 기간은 180일을 기준으로 하며, 매 10일간 측정하여 기록한다. (2) 표준공시체는 재령 14일까지 습윤양생을 기준으로 하며, 시험시의 공시체 재령이 14일 이내일 경우는 시험시까지 습윤양생하며, 기타의 경우는 표준양생 규정에 맞추어 양생 및 저장하여야 한다. 3. 시 공 3.1 주두부 3.1.1 일반사항 계약상대자는 설계도서에 표시된 시공순서에 따라 정밀시공을 위하여 주두부의 시공계획과 구조 검토서를 제출하여 감독자의 확인을 받아야 한다. 3.1.2 솟음의 검토 가시설의 계획 및 구조검토서에는 주두부 분할시공에 따른 단계별 솟음의 변화와 최초 설치시의 표고를 표시하여 정밀하게 시공하여야 한다. 3.1.3 도 장 녹물에 의한 기초 및 교각의 오염을 방지하기 위하여 설치되는 강재 가시설에 대하여는 조합 페인트 2회 도색을 기준으로 한다. 3.1.4 동바리의 철거 동바리는 마지막 상부 슬래브면의 콘크리트 타설후 양생이 완료될 때까지 철거해서는 안된다. 3.1.5 거푸집, 철근, PS 강재 설치 (1) 거푸집 설치후 감독자의 검측을 받고 철근 및 PS 강재설치를 하여야 하며, 설계도서에 따라 정확히 조립하고 쉬스관에 맞는 고압호스를 설치한 후 최종적으로 감독자의 검측을 받아야 한다. (2) 주두부는 세그먼트가 시작되는 구조물로서 아래 사항에 대한 치수가 정확하여야 한다. ① 박스 및 슬래브(Slab)의 폭 ② 벽체 두께 ③ 박스 내부 및 외부의 헌치 길이와 경사 등	• 시험체의 수량적용기준에 대한 내용을 추후 확인하여 재검토 예정임

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(7) 시공구간에 돌출되어 있는 PS 강재 및 철근이 손상되지 않도록 주의하여야 한다. (8) 작업차는 수평이 되게 설치하여야 하며, 앵커에는 설계계산에 기준한 프리스트레스를 도입하여야 한다. (9) 시공자는 작업차의 조립 및 해체에 따른 운용요령과 유의사항을 감독자에게 제출하여야 한다. 3.3 시공 이음부 처리 3.3.1 이미 양생된 콘크리트면에 이물질이 없도록 깨끗이 청소하여야 한다. 3.3.2 설계도서에 제시된 방법으로 구 콘크리트의 이음부 면을 처리한 후 시공하여야 한다. 3.3.3 구 콘크리트면은 8시간 이상 습윤상태 유지한 후 콘크리트 치기를 하여야 한다. 3.3.4 세그먼트 사이의 시공이음부는 콘크리트 치기전 신규 접착제를 도포한후 가사시간 이내에 콘크리트 치기를 마쳐야 한다. 3.4 세그먼트 3.4.1 거푸집의 설치 및 확인 시공자는 이동식 작업차를 이동시키고 거푸집을 작성된 솟음 관리표에 따라 설치한 후 어떠한 자재도 적재되지 않은 상태에서 영점 기준값에 대한 감독자의 검측을 받아야 하며, 내공단면도 콘크리트 치기 전·후에 확인하여야 한다. 3.4.2 철근 및 강재배치 (1) 시공자는 거푸집의 설치, 철근의 조립, 강재의 조립 등 시공단계별로 검측을 받아야 하며, 최종적으로 콘크리트 치기 전에 검측을 받아야 한다. (2) 철근 및 쉬스관의 위치가 본 시방서 7-9절 3.3.5의 오차한계 이상으로 설치된 경우에는 이를 수정하여야 한다. 3.4.3 호스설치 종방향 쉬스관에는 쉬스관 규격에 맞게 고무호스를 설치하여야 하며, 시멘트 페이스트에 의한 막힘을 방지하여야 한다. 3.4.4 콘크리트 치기 (1) 콘크리트 치기는 본 시방서 7-5절 3.4에 따르고 이동식 거푸집차에 의하여 설치된 전단면은 콘크리트를 연속해서 쳐야 하며, 조기강도가 전체 공정관리에 많은 영향을 미치므로 배합설계시 충분한 설계강도가 나올 수 있도록 하여야 한다.	(3) 계약상대자는 폼타이 개수 및 지지력에 대한 구조계산서를 감독자에게 제출하여야 하며, 시공 이음부의 연결 마무리와 거푸집의 변형이 없도록 폼타이의 확인을 철저히 하여야 한다. 3.1.6 콘크리트 타설 콘크리트 타설 및 양생은 이 시방서 6-4-1절 3.4 및 3.7에 따른다. 3.1.7 슬래브면 마무리 주두부 및 슬래브면은 숙련된 기능공에 의하여 평탄하게 마무리하여야 한다. 만약 슬래브면의 평탄성을 확보하지 못하였을 경우에는 재시공 방안을 강구하여 감독자에게 보고를 하고 조치하여야 하며, 이때 재시공에 대하여는 계약상대자 부담으로 하여야 한다. 마감된 슬래브면은 3m 직선자로 요철을 측정하여 ±5 mm 범위 이내이어야 한다. 3.1.8 안전보호망 고소작업에 따른 작업원들의 낙하물에 의한 안전사고 방지를 위하여 계약상대자는 낙하물 방지대책을 강구하여야 한다. 3.1.9 양 생 아스팔트 콘크리트에 의하여 포장되는 슬래브는 사용후 발산 소실되는 피막양생제를 사용하여야 한다. 3.2 시공 이음부 처리 3.2.1 이미 양생된 콘크리트면에 이물질이 없도록 깨끗이 청소하여야 한다. 3.2.2 설계도서에 제시된 방법으로 구 콘크리트의 이음부 면을 처리한 후 시공하여야 한다. 3.2.3 구 콘크리트면은 8시간 이상 습윤상태 유지한 후 콘크리트 타설을 하여야 한다. <u>3.2.4 세그먼트 사이의 시공이음부는 표면처리를 철저히 하여 접착강도가 충분히 발휘될 수 있도록 하여야 하며, 필요에 따라 전단기를 선택적으로 사용할 수 있다.</u> 3.3 세그먼트 3.3.1 거푸집의 설치 및 확인 계약상대자는 이동식 작업차를 이동시키고 거푸집을 작성된 솟음 관리표에 따라 설치한 후 어떠한 자재도 적재되지 않은 상태에서 영점 기준값에 대한 감독자의 검측을 받아야 하며, 내공단면도 콘크리트 타설 전·후에 확인하여야 한다. 3.3.2 철근 및 강재배치 (1) 계약상대자는 거푸집의 설치, 철근의 조립, 강재의 조립 등 시공단계별로 검측을 받아야 하며, 최종적으로 콘크리트 타설 전에 검측을 받아야 한다.	• 기 시행('03.9.3)된 “신구콘크리트 접착제 시공지침“ 내용에 따라 수정(기술심의 완료, '03.8.22)

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(2) 바닥콘크리트는 박스앞쪽 개구부를 통하여 콘크리트 치기를 하여야 하며, 콘크리트를 쳐야할 때는 벽체의 콘크리트가 바닥 슬래브로 미끄러지는 현상이 발생하지 않도록 콘크리트 치기속도를 적절히 조절하여야 한다. 또한 콘크리트 치기에 따른 거푸집 자체 솟음의 변화와 단면변화를 확인하여 조정하여야 한다. (3) 타설순서는 세그먼트의 중앙부에서 양단으로 실시하여야 하며 정착 기구가 콘크리트에 정착될 수 있도록 진동기는 2대 이상을 가동시켜야 한다. 또한, 콘크리트의 타설이나 진동기 사용으로 강봉위치 및 철근의 위치의 변화, 쉬스의 파손이 없도록 주의하여야 한다. (4) 운반차에 콘크리트를 투입하여 현장 치기시까지는 1시간 30분 이내로 한다. 3.4.5 양 생 (1) 피막양생을 하여야 하며 하절기에는 콘크리트 치기 마감과 동시에 비닐로 밀착시키고 양생포를 덮어 비닐 밑으로 살수하여 습윤양생을 하여야 한다. (2) 동절기에는 강도발현이 지연됨에 따라 외부로부터의 통풍을 억제하기 위해 슬래브 및 입구를 천막으로 막고, 박스 내부에 보온시설을 하여야 한다. 3.4.6 PS강재의 긴장 본 시방서 7-6절 3.5에 따른다. 3.4.7 시 험 (1) 일반사항 ① F.C.M 상부공에 사용되는 현장치기 콘크리트에 대하여는 콘크리트의 탄성계수 그리고 크리프와 건조수축계수를 결정하기 위한 시험을 하여야 한다. ② 시험결과는 착수후 최단 시일내에 구하여 감독자에게 제출하여야 하며, 설계값의 조정과 구조적 처짐계산 및 기하학적 관리에 사용하여야 한다. (2) 탄성계수 시험 공시체의 재령은 시험시 3일, 28일, 90일로 한다. 시험당 표준공시체수는 3개 또는 9개의 공시체로 하며, 표준공시체는 동일한 콘크리트 배치에서 만들어야 한다. (3) 크리프와 건조수축 시험 ① 공시체의 재령은 초기 하중 재하시 3일, 28일, 90일로 한다. 하중재하 기간은 180일을 기준으로 하며, 매 10일간 측정하여 기록한다. ② 표준공시체는 재령 14일까지 습윤양생을 기준으로 하며, 시험시의 공시체 재령이 14일 이내일 경우는 시험시까지 습윤양생하며, 기타의 경우는 표준양생 규정에 맞추어 양생 및 저장하여야 한다.	(2) 철근 및 PS강재 배치의 허용오차는 부재치수가 1 m 미만인 경우에는 5 mm를 넘지 않아야 하고 1 m 이상인 경우에는 부재치수의 1/200을 넘지 않아야 하며, 어떠한 경우라도 10 mm를 넘지 않아야 한다. 3.3.3 호스설치 종방향 쉬스관에는 쉬스관 규격에 맞게 고무호스를 설치하여야 하며, 시멘트 페이스트에 의한 막힘을 방지하여야 한다. 3.3.4 콘크리트 타설 (1) 콘크리트 타설은 이 시방서 6-4-1절에 따르고 이동식 거푸집차에 의하여 설치된 전단면은 콘크리트를 연속해서 타설하여야 하며, 조 기강도가 전체 공정관리에 많은 영향을 미치므로 배합설계시 충분한 설계강도가 나올 수 있도록 하여야 한다. (2) 바닥콘크리트는 박스앞쪽 개구부를 통하여 콘크리트 타설을 하여야 하며, 벽체의 콘크리트가 바닥 슬래브로 미끄러지는 현상이 발생하지 않도록 콘크리트 타설속도를 적절히 조절하여야 한다. 또한 콘크리트 타설에 따른 거푸집 자체 솟음의 변화와 단면변화를 확인하여 조정하여야 한다. (3) 타설순서는 세그먼트의 중앙부에서 양단으로 실시하여야 하며 정착 기구가 콘크리트에 정착될 수 있도록 진동기는 2대 이상을 가동시켜야 한다. 또한, 콘크리트의 타설이나 진동기 사용으로 강봉위치 및 철근의 위치의 변화, 쉬스의 파손이 없도록 주의하여야 한다. (4) 운반차에 콘크리트를 투입하여 현장 타설시까지는 1시간 30분 이내로 한다. 3.3.5 양 생 (1) 피막양생을 하여야 하며 하절기에는 콘크리트 타설 마감과 동시에 비닐로 밀착시키고 양생포를 덮어 비닐 밑으로 살수하여 습윤양생을 하여야 한다. (2) 동절기에는 강도발현이 지연됨에 따라 외부로부터의 통풍을 억제하기 위해 슬래브 및 입구를 천막으로 막고, 박스 내부에 보온시설을 하여야 한다. 3.3.6 PS강재의 긴장 6-6절 3.5의 해당사항을 준수하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.5 가설하중 상부공을 시공하는 과정에서 13-에 적재되는 장비 및 자재 등의 가설하중은 제한하여야 한다. 따라서 제시된 가설하중 보다 큰 하중이 재하할 경우에는 반드시 검증된 프로그램으로 구조검토를 하여 감독자의 승인을 받아야 한다.	3.4 가설하중 상부공을 시공하는 과정에서 바닥판에 적재되는 장비 및 자재 등의 가설하중은 제한하여야 한다. 따라서 제시된 가설하중 보다 큰 하중이 재하할 경우에는 반드시 검증된 프로그램으로 구조검토를 하여 감독자의 승인을 받아야 한다.	
3.6 키 세그먼트의 접합 3.6.1 일반사항 시공자는 단차의 수정 시공방법등을 포함한 시공계획 및 아래에 제시된 사항에 대하여는 감독자에게 제출하여 승인을 받은 후 시공하여야 한다. (1) 교축방향의 일치 및 수직방향의 상대변위 방지대책 (2) 교축 직각방향의 상대변위 방지대책 (3) 콘크리트 타설시 콘크리트 자중에 의한 회전방지 및 시공완료후의 처짐 변위방지 대책 (4) 키 세그먼트 콘크리트 친 후 기 완성된 F.C.M 구간의 건조수축 및 온도변화 응력에 의한 균열 방지대책 (5) 키 세그먼트 긴장시 거동의 변화로 인한 간섭 방지대책 (6) 키 세그먼트 접합 종료 후 빔(Beam) 해체를 위한 작업구 설치 계획 3.6.2 중앙 키 세그먼트 시공순서는 다음과 같다. (1) 이동식 거푸집차에 의하여 캔틸레버 단부의 상대변위 및 단차를 조정한다. (2) 수평버팀대(H형강)를 복부현치에 설치 고정한다. (3) 외측 바닥판과 거푸집을 설치한다. (4) 철근 및 쉬스관을 조립한다. (5) 내측거푸집을 설치한다. (6) 콘크리트 치기 후 양생한다. (7) 중앙연결 텐던을 설계도서 순서대로 긴장한다. 3.6.3 단부 키 세그먼트 교량단부의 키 세그먼트는 외측 바닥판 및 거푸집의 설치를 위하여 동바리 또는 이동식 거푸집차를 이용할 수 있으며, 시공순서는 중앙 키 세그먼트 시공순서인 3.6.2에 따른다.	3.5 키 세그먼트의 접합 3.5.1 일반사항 계약상대자는 단차의 수정 시공방법등을 포함한 시공계획 및 아래에 제시된 사항에 대하여는 감독자에게 제출하여 승인을 받은 후 시공하여야 한다. (1) 교축방향의 일치 및 수직방향의 상대변위 방지대책 (2) 교축 직각방향의 상대변위 방지대책 (3) 콘크리트 타설시 콘크리트 자중에 의한 회전방지 및 시공완료후의 처짐 변위방지 대책 (4) 키 세그먼트 콘크리트 친 후 기 완성된 F.C.M 구간의 건조수축 및 온도변화 응력에 의한 균열 방지대책 (5) 키 세그먼트 긴장시 거동의 변화로 인한 간섭 방지대책 (6) 키 세그먼트 접합 종료 후 빔(beam) 해체를 위한 작업구 설치 계획 3.5.2 중앙 키 세그먼트 시공순서는 다음과 같다. (1) 이동식 거푸집차에 의하여 캔틸레버 단부의 상대변위 및 단차를 조정한다. (2) 수평버팀대(H형강)를 복부현치에 설치 고정한다. (3) 외측 바닥판과 거푸집을 설치한다. (4) 철근 및 쉬스관을 조립한다. (5) 내측 거푸집을 설치한다. (6) 콘크리트 타설 후 양생한다. (7) 중앙연결 텐던을 설계도서 순서대로 긴장한다. 3.5.3 단부 키 세그먼트 교량단부의 키 세그먼트는 외측 바닥판 및 거푸집의 설치를 위하여 동바리 또는 이동식 거푸집차를 이용할 수 있으며, 시공순서는 중앙 키 세그먼트 시공순서인 3.5.2에 따른다.	



현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.7 처짐관리 3.7.1 일반사항 F.C.M의 처짐관리는 계획 종단선형과 키 세그먼트의 접합 등 종합적인 시공상황을 고려하여 정밀하고 철저한 관리를 하여야 하며 시공자는 이러한 처짐관리를 위하여 별도의 처짐관리 전담기술자를 지정하여야 하며 시공자는 전담기술자와 감독자의 유기적인 기술적 토의가 이루어지도록 하여야 한다. 3.7.2 처짐관리요소 처짐관리에 영향을 주는 요소들의 측정값을 현장에서 실측하여 설계계산값과 비교평가를 한 후 검토하여 조정하여야 한다. 3.7.3 측정관리 측정관리의 흐름도를 참고로 계속적인 관리를 하여야 한다. 측 정 관 리 Traveller 시 공 중 구 조 물 완 공 후 콘크리트 콘크리트 - 지반침하 치 기 전 치 기 후 - 교각하단에 대한 상단의 수평변위 - 수직변형 일반적인 측정관리 상부구조 Setting에 사용되는 측정관리	3.6 처짐관리 3.6.1 일반사항 F.C.M의 처짐관리는 계획 종단선형과 키 세그먼트의 접합 등 종합적인 시공상황을 고려하여 정밀하고 철저한 관리를 하여야 하며 계약상대자는 이러한 처짐관리를 위하여 별도의 처짐관리 전담기술자를 지정하여야 하며 계약상대자는 전담기술자와 감독자의 유기적인 기술적 토의가 이루어지도록 하여야 한다. 3.6.2 처짐관리요소 처짐관리에 영향을 주는 요소들의 측정값을 현장에서 실측하여 설계계산값과 비교평가를 한 후 검토하여 조정하여야 한다. 3.6.3 측정관리 측정관리의 흐름도를 참고로 계속적인 관리를 하여야 한다. 측 정 관 리 Traveller 시 공 중 구 조 물 완 공 후 콘크리트 콘크리트 - 지반침하 치 기 전 치 기 후 - 교각하단에 대한 상단의 수평변위 - 수직변형 일반적인 측정관리 상부구조 Setting에 사용되는 측정관리	• 공사시방서 작성시 필요공종만으로 재구성이 용이하도록 참조를 없애고 해당내용을 직접 기술함.
3.8 강연선 진동방지공 본 시방서 7-13절 3.8에 따른다. 3.9 가고정 설비 캔틸레버 가설전에 교각과 주두부를 고정시키기 위한 가고정 설비에 대한 계획서는 감독자에게 제출하여 승인을 받아야 한다.	3.7 강연선 진동방지공 3.7.1 강연선 진동방지시설은 상부공 박스내부에 설치되어 있는 강연선의 처짐을 감소시키고 계산된 인장력 도입을 원활하게 하며, 진동을 방지하여 텐션의 피로영향을 최소화할 목적으로 설치하여야 한다. 3.7.2 강재는 설계도서에 제시한 도장방법으로 도장을 하여야 한다. 3.7.3 강연선 진동방지공이 설치완료되면 감독자의 승인을 받은 후 인장을 실시하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.8 가고정 설비 켄틸레버 가설전에 교각과 주두부를 고정시키기 위한 가고정 설비에 대한 계획서는 감독자에게 제출하여 승인을 받아야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-15 F.S.M 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 지보공 공법(Full Staging Method)을 이용한 PSC BOX 교량공사에 적용한다. 1.2 참조규격 해당 없음 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 가설 계획서 2. 재 료 F.S.M에 쓰이는 재료는 본 시방서 14장에 따른다. 3. 시 공 3.1 가시설의 설치 3.1.1 시공자는 아래의 가시설물에 대한 시공을 위해 시공경험이 풍부한 전문기술자로 하여금 시공상세도면을 작성토록하여 시공상세도면(제작도 포함) 및 구조계산서 등을 감독자에게 제출한 후 승인을 받아 시공하여야 한다. (1) PSC 박스용 거푸집 (2) 가설고정 키(Key) (3) 지보공 및 지보공의 기초 (4) 콘크리트 타설 및 양생방법 (5) PSC 박스 인장작업을 위한 작업대 3.1.2 PSC 박스용 거푸집 (1) 거푸집은 교량의 평면선형 및 종단선형에 맞추어 정밀하게 제작하여야 하며, 설치 및 해체시 박스 자체의 변형 및 손상이 없도록 세심한 주의를 해야 한다. (2) 특히 내부거푸집 설계시에는 바닥 슬래브의 높이조정, 정착구설치 등의 처리에 세심한 주의를 하여야 하며, 콘크리트 타설순서에 따른 거푸집 설치순서 등이 고려되어야 한다.	6-8-7 F.S.M 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 동바리 공법(Full Staging Method)을 이용한 PSC BOX 교량공사에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.2 13-4 시멘트 콘크리트 1.2.3 13-6 혼화재료 1.2.4 13-10 철근콘크리트용 봉강 1.2.5 13-11 PS 강재 1.2.6 13-12 구조용 강재 1.2.7 6-6 프리스트레스트 콘크리트 구조물공 1.3 참조규격 해당 없음 1.4 제출물 1.4.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 1.4.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 가설 계획서 2. 재 료 2.1 콘크리트, 혼화제, 철근, PS 강선 및 강재 13-4절, 13-6절, 13-10절, 13-11절 및 13-12절의 해당사항을 준수하여야 한다. 3. 시 공 3.1 가시설의 설치 3.1.1 계약상대자는 아래의 가시설물에 대한 시공을 위해 시공경험이 풍부한 전문기술자로 하여금 시공상세도면을 작성토록하여 시공상세도면(제작도 포함) 및 구조계산서 등을 감독자에게 제출한 후 승인을 받아 시공하여야 한다.	• 공사시방서 작성요령에 따라 본문에서 인용한 다른 절에 대한 주위를 환기하기 위하여 기술함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.1.3 가설고정 키(Key) (1) 가설고정 키는 콘크리트의 건조수축 및 PS텐션의 긴장에 의한 콘크리트 탄성변형에 따른 전단력에 견딜 수 있도록 시공하여야 하며, 가설고정 키 제거 후 제거부분은 무수축 모르타르로 채워야 한다. 3.1.4 지보공 및 지보공의 기초 (1) 지보공은 철재를 사용하여야 하며, 지보공은 설치전에 지보공에 대한 구조계산서 및 시공상세도를 감독자에게 제출하여 승인을 받은 후 시공하여야 한다. (2) 지보공에 대한 높이를 결정할 때에는 다음의 변위에 대한 솟음을 고려하여야 한다. ① 콘크리트 치기시 변위 가. 지보공 기초의 침하 나. 지보공 부재의 탄성변형(보의 처짐, 기둥의 단축) 다. 지보공 부재 접합부의 변위 ② 콘크리트 치기후의 변위 가. 구조물의 탄성변위(지보공 철거시 구조물의 변위 등) 나. 콘크리트 크리프 등의 소성변형 (3) 지보공의 조립 및 해체시 유의사항 ① 지보공의 기초는 공사중 안전성을 충분히 고려하여야 한다. 지반이 양호하더라도 지반과 기초의 접촉부의 시공이 나쁘면 침하를 일으킬 우려가 있으므로 특별히 시공에 유의하여야 한다. ② 지보공 주변에 측구 등을 설치하여 배수에 유의하여야 한다. ③ 가새등으로 수평력을 지지할 경우에는 특정 기둥만으로 수평력을 전달시킨다. ④ 지보공의 해체는 콘크리트 강도가 충분한지 프리스트레스가 충분히 도입되어 있는지를 확인한 후 실시하여야 한다. ⑤ 하천내 도로근접부의 지보공은 유수의 저항 및 차량의 충돌을 대비한 대책을 강구하여야 한다. ⑥ 콘크리트 타설은 구조물에 유해한 영향을 주지 않는 순서대로 실시하고, 지보공에 수평력이 생기지 않는 방법으로 실시하여야 한다. 3.2 PSC 박스 시공 3.2.1 시공자는 PSC박스 시공계획에 대한 세부공정별 시간계획을 감독자에 제출하여 승인을 받은 후 시공에 착수하여야 한다. 철근 및 쉬스관의 배치는 설계도서에 명시한대로 정확하게 설치하여야 하며, 시공이음부의 철근은 연결시공이 될 수 있도록 하여야 한다. 3.2.2 PSC박스 콘크리트 치기시에 고유동화제를 사용하여야 하며, 콘크리트 펌프카에 의해 쳐야 한다.	(1) PSC 박스용 거푸집 (2) 가설고정 키(key) (3) 지보공 및 지보공의 기초 (4) 콘크리트 타설 및 양생방법 (5) PSC 박스 인장작업을 위한 작업대 3.1.2 PSC 박스용 거푸집 (1) 거푸집은 교량의 평면선형 및 종단선형에 맞추어 정밀하게 제작하여야 하며, 설치 및 해체시 박스 자체의 변형 및 손상이 없도록 세심한 주의를 하여야 한다. (2) 특히 내부거푸집 설계시에는 바닥 슬래브의 높이조정, 정착구설치 등의 처리에 세심한 주의를 하여야 하며, 콘크리트 타설 순서에 따른 거푸집 설치순서 등이 고려되어야 한다. 3.1.3 가설고정 키(key) (1) 가설고정 키는 콘크리트의 건조수축 및 PC 강선의 긴장에 의한 콘크리트 탄성변형에 따른 전단력에 견딜 수 있도록 시공하여야 하며, 가설고정 키 제거 후 제거부분은 무수축 모르타르로 채워야 한다. 3.1.4 지보공 및 지보공의 기초 (1) 지보공은 철재를 사용하여야 하며, 지보공은 설치전에 지보공에 대한 구조계산서 및 시공상세도를 감독자에게 제출하여 승인을 받은 후 시공하여야 한다. (2) 지보공에 대한 높이를 결정할 때에는 다음의 변위에 대한 솟음을 고려하여야 한다. ① 콘크리트 타설시 변위 가. 지보공 기초의 침하 나. 지보공 부재의 탄성변형(보의 처짐, 기둥의 단축) 다. 지보공 부재 접합부의 변위 ② 콘크리트 타설후의 변위 가. 구조물의 탄성변위(지보공 철거시 구조물의 변위 등) 나. 콘크리트 크리프 등의 소성변형 (3) 지보공의 조립 및 해체시 유의사항 ① 지보공의 기초는 공사중 안전성을 충분히 고려하여야 한다. 지반이 양호하더라도 지반과 기초의 접촉부의 시공이 나쁘면 침하를 일으킬 우려가 있으므로 특별히 시공에 유의하여야 한다. ② 지보공 주변에 측구 등을 설치하여 배수에 유의하여야 한다. ③ 가새등으로 수평력을 지지할 경우에는 특정 기둥만으로 수평력을 전달시킨다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.2.3 PSC박스 콘크리트 치기는 치기순서를 준수하여야 하며, 초기 건조 수축, 크리프의 양을 최대한 줄일 수 있는 방법을 강구하여야 한다. 3.2.4 콘크리트의 치기 및 양생은 본 시방서 7-6절 3.6 및 3.7에 따른다. 3.2.5 PS텐던 긴장작업은 본시방서 7-6절 3.5에 따른다.	④ 지보공의 해체는 콘크리트 강도가 충분한지 프리스트레스가 충분히 도입되어 있는지를 확인한 후 실시하여야 한다. ⑤ 하천내 도로근접부의 지보공은 유수의 저항 및 차량의 충돌을 대비한 대책을 강구하여야 한다. ⑥ 콘크리트 타설은 구조물에 유해한 영향을 주지 않는 순서대로 실시하고, 지보공에 수평력이 생기지 않는 방법으로 실시하여야 한다. 3.2 PSC 박스 시공 3.2.1 계약상대자는 PSC박스 시공계획에 대한 세부공정별 시간계획을 감독자에 제출하여 승인을 받은 후 시공에 착수하여야 한다. 철근 및 쉬스관의 배치는 설계도서에 명시한대로 정확하게 설치하여야 하며, 시공이음부의 철근은 연결시공이 될 수 있도록 하여야 한다. 3.2.2 PSC박스 콘크리트 타설시에 고유동화제를 사용하여야 하며, 콘크리트 펌프카에 의해 타설하여야 한다. 3.2.3 PSC박스 콘크리트 타설은 타설순서를 준수하여야 하며, 초기 건조 수축, 크리프의 양을 최대한 줄일 수 있는 방법을 강구하여야 한다. 3.2.4 콘크리트의 타설 및 양생은 이 시방서 6-6절 3.6 및 3.7에 따른다. 3.2.5 PS텐던 긴장작업은 본시방서 6-6절 3.5에 따른다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	6-8-8 M.S.S 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 이동식 지보공법(Movable Scaffolding System)을 이용한 현장타설로 PSC BOX를 설치하는 교량공사에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.2 13-4 시멘트 콘크리트 1.2.3 13-6 혼화재료 1.2.4 13-10 철근콘크리트용 봉강 1.2.5 13-11 PS 강재 1.2.6 13-12 구조용 강재 1.2.7 6-6 프리스트레스트 콘크리트 구조물공 1.3 참조규격 해당 없음 1.4 제출물 1.4.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시 공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 1.4.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 가설 계획서 (2) M.S.S 장비 제작도, 구조계산서 (3) 인장 계획서 2. 재 료 2.1 재 료 2.1.1 콘크리트, 혼화재, 철근, PC 강선 및 강재는13-4절, 13-6절, 13-10 절, 13-11절 및 13-12절의 해당사항을 준수하여야 한다. 2.2 이동식 비계(Movable Scaffold) 2.2.1 M.S.S는 크게 3개 부문, 즉 (1)교각에 지지대로 사용되는 pier bracket, (2)주거더(main girder), (3)거푸집(formwork)으로 구성된 다. 추진코(nose)는 추진(launching)시 캔틸레버의 모멘트를 감소시키기 위하여 설치된 것이며, 이동식 비계의 캔틸레버 처짐에 대한 대책을 세워야 한다. 2.2.2 이동식 비계는 본 구조물 및 공사안전에 큰 영향을 미치므로 비계의 계획 및 시공에 대해 면밀히 검토하여 수행하여야 한다. 2.2.3 이동식 비계는 소정의 강성을 갖는 동시에 안전성, 작업성, 경제성 등에 대해서도 충분히 배려되어야 한다.	• 목포-광양간 고속도로 실시설계의 공사시방서를 참조하여 추가로 작성

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.2.4 M.S.S 공법에 의한 시공에 있어서 상부자중 및 M.S.S 장비하중 뿐만 아니라 풍하중, 가설하중 등에 의한 하중이 작용하므로 가설계획, 설계 및 시공에 대해 면밀히 검토하여 수행하여야 한다. 특히, pier bracket은 콘크리트 타설시의 하중 및 상부가설구조물의 하중이 집중되므로 사전에 pier bracket의 구조검토 및 타설작업중의 이상 유무 점검방안 등에 대한 시공계획을 면밀히 수립하여 감독자의 승인을 득한 후에 시행하여야 한다. 2.2.5 상부계산시 적용한 M.S.S 장비 중량에 근사한 중량으로 설계하여야 한다. 2.2.6 설계장비 구동관계가 설계도면과 상이시는 도급자는 상부단면, 상부단면관련 하부까지 검증하여야 한다. 2.2.7 M.S.S 제작 (1) 용접 및 검사 6-7-1절의 해당사항을 준수하여야 한다. (2) 거푸집의 솟음 거푸집은 콘크리트 타설에 따른 솟음과 변형을 감안하여 제작되어야 하고 단면 및 솟음의 변화를 확인하여야 한다. (3) 가조립 M.S.S 장비의 제작시 공장에서 가조립을 실시해 적정성 여부를 확인한 후 현장운반해 조립작업을 실시하여야 한다. 3. 시 공 3.1 작업준비 3.1.1 PSC Box Girder 시공계획에 대한 세부공정별 일정계획(time schedule)을 감독자에 제출하여 승인을 득한 후 시공에 착수하여야 한다. 3.1.2 M.S.S 공법 시공 전 M.S.S 장비에 대한 상세 구조계산서(검토서), 시공계획서, 교량간 장비의 이동 및 해체에 대한 검토서, M.S.S 장비 시공상세도(shop drawing)등을 작성하여 반드시 감독자의 승인을 득한 후 시공하여야 하며 또한 이에 따른 교량전반에 대한 안정 및 안전성 여부를 확인하고 그 결과를 감독자에게 제출 및 승인을 득 하여야 한다. 3.1.3 상부구조 타설 전 수화열 등에 대한 세부사항을 검토하여 구조물에 균열 등의 유해응력이 발생하지 않도록 콘크리트의 양생, 재료배합, 타설계획서를 제출하여 감독자의 승인을 득한 후 시공하여야 한다. 3.2 M.S.S 장비 3.2.1 M.S.S 장비는 고도의 기계화 장비로 장비의 운영전반에 대한 사항을 숙지하여 시공에 착수한 후 장비운용에 관련해 시공중단이 일어나지 않도록 하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.2.2 주형의 전진이동시 불균형 모멘트에 의한 장비전도가 발생하지 않도록 세심한 주의를 기울여야 한다. 3.2.3 M.S.S 공법은 타공법에 비해 시공속도가 빠르기는 하나 대부분 장경간 교량에 도입되는 형식으로 공기가 긴 경우가 많으므로 장비의 도장에 대해 사전검토하여 적절한 형식의 도장을 실시하여야 한다. 3.2.4 시공중 콘크리트의 자중에 의한 장비의 변형을 검측하여야 하며 변형이 탄성회복되지 않고 지속될 경우에는 추후 시공시 이를 솟음 관리에 포함하여야 하며, 장비의 변형이 커서 시공상에 문제가 있다고 판단될 경우 즉시 공사를 중지하고 그에 대한 대책을 마련하여 보정한 후 시공에 임하여야 한다. 3.2.5 시공중의 예상치 않은 횡방향 하중(풍하중, 지진하중)의 작용에 대비하여야 한다. 3.2.6 곡선구간에 설치되는 M.S.S 장비는 전진이동시 선형에 따라 이동이 가능하도록 각별히 주의하여야 한다. 3.2.7 M.S.S 장비는 여러가지의 유압장비(jack등)로 구성되어 운영되므로 시공전에 점검을 실시하여 유압이 동시에 고르게 작용하도록 조정하여야 한다. 3.2.8 거푸집은 교량평면선형 및 종단선형에 맞추어 정밀하게 제작하여야 하며 설치 및 해체시 빔(beam) 자체의 변형 및 손상이 없도록 세심한 주의를 하여야 한다. 3.2.9 내부거푸집 설치시는 바닥 슬래브의 높이조정, 정착구설치 등의 처리에 세심한 주의를 하여야 하며 콘크리트 타설순서에 따른 거푸집 설치순서 등이 고려되어야 한다. 솟음 관리표에 따라 pre-setting에 대한 감독자의 검측을 받아야 한다. 3.2.10 거푸집에 부착된 먼지와 녹 등의 불순물은 와이어 브리쉬 등으로 깨끗이 청소하고 박리제를 발라야 한다. 3.3 덕트의 설치 3.3.1 덕트 설치전 반드시 profile marking 작업을 시행하여 시공 중 오차를 최소화하여야 한다. 3.3.2 profile marking에 의해 스터럽 철근의 표시된 위치에 덕트를 지지할 수 있는 철근을 용접등의 방법으로 설치하여야 한다. 3.3.3 지지철근의 간격은 1.0m 이내로 하며 복부 철근에 강결시켜야 한다. 3.3.4 덕트는 소정의 위치 및 방향이 정확하게 배치하여야 하며 간격재나 철근 등으로 견고하게 지지하고 콘크리트 타설시 배치형상이 변하지 않도록 하여야 한다. 3.3.5 강선삼입구 쪽의 덕트는 강선삼입시 변위가 없도록 약 5m 정도를 견고하게 고정시킨다. 3.3.6 덕트 설치시 최대허용오차는 ±10 mm 이내이어야 한다. 3.3.7 덕트는 긴장재의 배치가 끝난 후 반드시 검사하여 파손이나 위치의 변동을 확인하여야 하며 오류 확인시 보수 및 수정하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.4 Grouting vent의 설치 3.4.1 tendon profile상 최상과 최하단부에 vent를 설치하여야 한다. 3.4.2 설치할 곳의 덕트에 20 mm내외의 구멍을 내고 vent cap을 씌워 덕트구멍과 일치시켜 결속선으로 묶어 taping을 하고 그 안에 벤트호스(vent hose)를 끼워 결속선으로 묶어 taping하여 밀봉하면 벤트호스를 구조물 철근에 묶어 이탈을 방지하여야 한다. 3.5 강연선의 설치 3.5.1 P.S 강재는 설계에 나타난 형상 및 치수와 일치하도록 재질이 상하지 않는 방법으로 가공하고 조립하여야 한다. 심하게 구브러진 P.S 강재, 급격한 열의 영향을 받은 P.S 강재 및 높은 온도에 접한 P.S 강재는 사용하여서는 안된다. 3.5.2 P.S 강재 설치전 뜯늑 및 기름, 기타의 이물질 제거 후 사용하여야 한다. 3.5.3 P.S 강재는 서로 꼬이지 않도록 덕트속에 배치하여야 한다. 3.5.4 덕트 내의 막힘에 의한 강선의 삽입불능을 방지할 수 있도록 콘크리트 타설전에 강선을 삽입하여야 한다. 부득이한 경우 콘크리트 타설 후 삽입할 수 있으나 강선삽입이 불가능한 경우가 많으므로 되도록 지양하여야 한다. 3.6 정착구의 설치 3.6.1 정착장치 및 접속장치는 설계도에 나타난 형상 및 치수와 일치하도록 위치 및 방향을 정확히 배치하여야 한다. (형상과 치수는 설계이상의 성능 확인시(상세구조 검토서등 확인 요함) 감독자 승인하에 변경가능함) 3.6.2 정착장치의 지압면은 긴장재와 수직이 되도록 하여야한다. 3.6.3 설치된 블록아웃 거푸집 면에 볼트로써 casting을 밀착 고정시켜야 하고, 그라우팅 홀(grouting hole)을 밀봉하여 콘크리트의 침입을 방지하여야 한다. 3.6.4 casting 위에 나선 보강철근을 설치하여 고정시킨다. 3.6.5 덕트를 casting내로 넣고 그 주위를 테이프로 밀봉한다. 3.6.6 긴장재를 이어델 경우 접속장치는 긴장재에 인장력을 줄 때 인장측으로 충분히 이동할 수 있도록 하여야한다. 3.6.7 정착장치 및 접속장치의 배치가 완료되면 반드시 육안검사 및 기타의 검사를 수행하여 파손된 것을 교체하던가 보강하여야 한다. 또한 위치에 변동이 생긴 것은 바로잡아야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.7 콘크리트 타설 3.7.1 콘크리트는 콘크리트 펌프차나 그 이상의 특수 장비를 이용하여 타설한다. 콘크리트의 타설은 비계보의 과도한 탄성처짐이 발생하지 않도록 하여야하며 콜드 조인트(cold joint)가 발생치 않도록 그 방법을 검토하여 계획되어야 한다. 3.7.2 가능한 한 콘크리트 타설시간을 단축해 콘크리트의 시간의존적인 영향을 적게하여야 한다. 3.7.3 정착구 주위에는 절대로 시공이음이 생기지 않게 하여야한다. 3.7.4 정착구 주위에는 진동다짐을 주의 깊게 하여 공극이 생기지 않게 하여야한다. 3.7.5 위치변동의 우려가 있으므로 덕트에 직접 진동다짐기가 닿지 않도록 하여야한다. 3.7.6 덕트와 덕트의 간격이 좁은 곳은 콘크리트가 공극없이 밀도있게 채워지도록 그 주변에 진동다짐을 세밀하게 하여야한다. 3.7.7 덕트와 콘크리트 바깥면과의 피복이 적은곳에 공극이 생겨 덕트가 노출되지 않도록 주의하여야 한다. 3.8 강연선 긴장작업 3.8.1 긴장작업전에 구조계산서에 의거한 인장계획서를 충분히 검토, 숙지하여 작업에 신중을 기하여야 하고, 신장량을 인장보고서 양식에 기록하여야 한다. 3.8.2 긴장작업전에 콘크리트 압축강도를 확인하여 시방서 및 설계조건에 적합한지를 점검한다. 3.8.3 특히 정착구 부근의 콘크리트 타설상태를 면밀히 확인하여 공극 및 골재 분리 등의 유무를 점검하고 이상이 있을 시 그에 대한 보강 및 대책방안을 실시한 후 긴장작업에 임하여야 한다. 3.8.4 앵커머리(anchor head), 쐐기(wedge) 등은 녹의 유무와 그 치수의 정확성을 확인하여야 한다. 3.8.5 긴장장비는 사용전에 검정을 실시하고 사용중에도 충격을 주었다고 생각될 때는 재점검을 하여야한다. 3.8.6 긴장재는 P.S 강재의 각각에 소정의 인장력이 고르게 도입되도록 인장하여야 한다. 이때 인장력을 설계값 이상으로 주었다가 다시 설계값으로 낮추는 식의 시공은 바람직하지 않다. 3.8.7 긴장재에 주는 인장력은 마찰손실, 정착장치의 변형 및 활동을 고려하여 소정의 값이 되도록 하여야한다. 긴장재를 차례로 인장하는 경우에는 각 단계마다 유해한 응력이 생기지 않도록 하여야하며, 이 경우 콘크리트의 탄성변형에 의하여 각 긴장재에 주어지는 인장력이 변화하므로 이 영향을 고려하여 인장력을 정하여야 한다. 3.8.8 긴장 후 정착장치 및 부재의 끝 단면이 파손 또는 부식되지 않도록 적절한 방법으로 보호하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.9 그라우팅 작업 3.9.1 정착구 블록아웃 부분이 완전히 밀폐된 것을 확인하여야 한다. 3.9.2 쉬스관 내부의 막힌 곳 유무를 확인하여야 한다. 3.9.3 그라우팅액 배합시 규정된 배합비대로 혼합하여야 한다. 3.9.4 그라우팅시 쉬스관 내부의 잔류수나 공기를 완전히 제거한 후 그라우팅액의 점도를 확인하고 벤트호스를 막아야 한다. 3.9.5 출구를 막은 후 주입압력이 2~3 Bar까지 상승될 때까지 계속적으로 주입하여야 한다. 3.9.6 그라우팅은 인장 후 빠른시일 이내에 실시하여야 하며 가능한 한 프리스트레싱이 끝난 후 일주일 이내에 작업하는 것이 좋다. 3.9.7 그라우팅 주입전 압축공기로 덕트를 청소하여야 한다. 3.10 신·구 콘크리트 접촉면 처리 3.10.1 구콘크리트면은 쪼아내기(chipping)를 실시하여 거칠게 만들어야 한다. 3.10.2 시공이음부는 콘크리트 타설전 신규 콘크리트 접착제를 도포한 후 콘크리트를 타설하여야 한다. 3.11 공종별 검측내용 3.11.1 M.S.S 받침대 설치 (1) 하중지지기능 (M.S.S 자중 및 상부공 하중) (2) 설치 위치 (설계 계획고) 3.11.2 M.S.S 이동 M.S.S 위치고정 및 이동에 대한 준비 및 진행사항 3.11.3 교량받침 설치 (1) 교량받침 기초설치 (교각 상단 블록아웃) (2) 교량받침 기능 (규격 및 설치온도에 대한 이동) 3.11.4 거푸집 설치 (1) 설계도면 준수 여부 (2) 처짐에 대한 위치 (3) 콘크리트 타설과의 관계 3.11.5 철근 및 덕트 설치 (1) 사용 재료의 적정 여부 (2) 배치의 설계도면 준수여부 (3) 배치후 변형여부 상태 3.11.6 정착구 설치 긴장 작업과의 관계 3.11.7 강연선(strand) 삽입 (1) 사용재료의 적정여부 (2) 긴장작업을 위한 준비상태	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.11.8 콘크리트 타설 (1) 사용 콘크리트의 적정 여부 (2) 타설순서 및 다짐상태 (3) 면관리 (4) 양생관리 3.11.9 긴장 작업 (1) 긴장관리의 적정여부 (2) 주입의 확실성 여부 3.12 기타 사항 3.12.1 시공의 중단시 콘크리트에 콜드조인트가 발생하므로 반드시 연속 시공하여 조잡한 시공을 방지하여야 한다. 3.12.2 크리프 및 건조수축 해석을 철저히 하여 콘크리트의 시간의존적 특성에 의한 영향을 반영하여야 한다. 3.12.3 설계단계에서 솟음을 산정하기는 하나 이는 장비의 처짐등을 무시하고 이상적인 하중과 환경을 가정하여 산정하는 것으로 시공전 및 시공단계별로 현장여건과 장비의 처짐, 공사기간 등을 감안하여 솟음을 재산정하여야 하며 이를 시공에 반영하여 시공완료 후 구조물의 공용성을 확보하여야 한다. 3.12.4 설계시에는 M.S.S 장비의 개략설계에 따른 장비하중을 적용하였으므로 시공시 장비하중을 재확인하여 설계치와 상이할 경우 이에 대한 구조 검토서를 작성하여 감독자에게 제출 및 승인을 득하여야 한다. 3.12.5 설계시의 적용한 1회 작업 시간(1 cycle time)과 현장 작업의 1회 작업 시간 (1 cycle time)이 상이할 경우 크리프 및 건조수축의 영향에 대한 구조 검토서를 작성하여 감독자에게 제출 및 승인을 받아야 한다. 3.12.6 하향구배로 M.S.S 시공시 M.S.S 장비의 이동방지 및 횡하중에 의한 구조물의 유해한 응력이 발생치 않도록 적절한 대책을 수립하여 이에 대한 검토서를 작성하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.12.7 시공 이음부 긴장에 의한 솟음량을 계산하여 계획고와의 관계를 고려하여 시공하여야 하며 이로 인한 노면의 요철현상이 일어나지 않도록 세심한 주의를 하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-13 P.S.M 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 P.S.M (Precast Segmental Method)중 쏫(Short)방식 (Oldseg + Newseg)으로 세그먼트를 제작하여 한 스패씩 설치하는 교량 공사에 적용한다. 1.2 참조규격 KS D 3503 일반구조용 압연강재 KS D 3505 PC강봉 KS D 3507 배관용 탄소강관 KS D 3512 냉간압연강판 및 강재 KS D 3515 용접구조용 압연강재 KS D 3529 용접구조용 내후성 열간압연강재 KS D 4301 회 주철품 KS D 7002 PC강선 및 PC강연선 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 가설계획서 (2) 강도 시험성적서 (3) 제작장 설치 계획서 2. 재 료 2.1 강연선 KS D 7002 SWPC 7B 2중(Low relaxation)에 적합한 동등 이상의 제품을 사용한다. 2.2 쉬 스 KS D 3512에 적합한 동등 이상의 제품을 사용한다. 2.3 삽입용 강관 KS D 3507에 적합한 동등 이상의 제품을 사용한다. 2.4 고밀도 폴리에틸렌 ASTM D3350에 적합한 동등 이상의 제품을 사용한다.	6-8-9 P.S.M 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 P.S.M (Precast Segmental Method)중 쏫(short)방식 (old seg. + new seg.)으로 세그먼트를 제작하여 한 경간씩 설치하는 교량 공사에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.2 13-4 시멘트 콘크리트 1.2.3 13-6 혼화재료 1.2.4 13-10 철근콘크리트용 봉강 1.2.5 13-11 PS 강재 1.2.6 13-12 구조용 강재 1.2.7 6-6 프리스트레스트 콘크리트 구조물공 1.3 참조규격 1.3.1. 한국산업규격(KS규격) KS D 3503 일반구조용 압연강재 KS D 3505 PC강봉 KS D 3507 배관용 탄소강관 KS D 3512 냉간압연강판 및 강재 KS D 3515 용접구조용 압연강재 KS D 3529 용접구조용 내후성 열간압연강재 KS D 4301 회 주철품 KS D 7002 PC강선 및 PC강연선 1.4 제출물 1.4.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 1.4.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 가설 계획서 (2) 강도 시험성적서 (3) 제작장 설치 계획서 2. 재 료 2.1 재 료 2.1.1 강연선 13-11절과 KS D 7002 SWPC 7B 2중(low relaxation)에 적합한 동등 이상의 제품을 사용한다. 2.1.2 쉬 스 KS D 3512에 적합한 동등 이상의 제품을 사용한다.	• 공사시방서 작성요령에 따라 본문에서 인용한 다른 절에 대한 주위를 환기하기 위하여 기술함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
2.5 정착구 정착구는 나사형을 사용하여야 한다. 2.5.1 헤 드 : 탄소주강으로서 SM 45C를 사용한다. 2.5.2 캐스팅 : KS D 4301에 따른다.	2.1.3 삽입용 강관 KS D 3507에 적합한 동등 이상의 제품을 사용한다. 2.1.4 고밀도 폴리에틸렌 ASTM D3350에 적합한 동등 이상의 제품을 사용한다. 2.1.5 정착구 (1) 헤 드 : 탄소주강으로서 SM 45C를 사용한다. (2) 캐스팅 : KS D 4301에 따른다. 2.1.6 PC 강봉 PC 강봉은 이형강봉 $\phi 36$, $\phi 40$의 규격을 사용하며, KS D 3505의 SBPD 1080/1230 또는 SBPR 1080/1230을 기준으로 한다. 고강도 사용시 규격변경은 감독자의 승인을 받아야 한다. 2.1.7 구조 강재 13-12절과 KS D 3503, KS D 3529, KS D 3515의 규격에 적합한 것을 사용하여야 한다. 2.1.8 콘크리트 및 혼화제 13-4절 및 13-6절의 해당사항을 준수하여야 한다. 2.1.9 접착제 (1) 물리적 조건 ① 점성유효시간(Gel time) 점성유효시간은 배합된 접착제가 배합용기내에서 사용될 수 있을 때까지 시간을 말하며, 접착제는 점성유효시간 이내에 접착면에 시공하여야 한다. ② 경화시간(Open time) 경화시간은 접착제가 콘크리트 접합면에 시공된후 접합제층이 경화되기 시작하는 시점으로 경화시간내에 세그먼트 접착을 완료하여야 한다. ③ 비처짐성(Thixotropy) 세그먼트 수직면에 접착제를 시공할 때에는 접합면에 효과적으로 부착하여야 하며 흘러내려서는 안된다. ④ 압축성(Squeezability) 응력을 가한 상태에서 접착제는 두 접합면 사이에 공극이 생기지 않도록 밀실하게 충전되고 균일한 두께의 층을 형성하여야 하며, 이외의 양은 모두 밖으로 빠져 나와야 한다.	• KS 규격에 맞추어 용어 변경 PS 강봉 -> PC 강봉 PS 강선 -> PS 강선 PS 강연선 -> PS 강연선 • 공사시방서 작성 요령에 따라서 재료관련 내용인 3.6.7 (2) 항의 내용을 2.1.9항으로 이동

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	⑤ 접착성 세그먼트 접합부에 접착되어 양생된 접착제는 내·외부에서 발생하는 습기의 침입을 차단하여 프리스트레싱 텐션의 부식을 방지할 수 있어야 한다. ⑥ 경화속도 세그먼트 접합부에 접착된 접착제의 경화속도는 세그먼트의 조립속도에 지장을 초래하지 않을 정도이어야 한다. ⑦ 색 상 경화된 접착제의 색상은 콘크리트의 색상과 유사하여야 한다. (2) 화학적 조건 ① 콘크리트 접착 내구성 접착제는 시공후 콘크리트의 알칼리 성분과 화학적 반응을 하여서는 안된다. ② 화학적 안전성 접착제는 구조물의 건축수명 때까지 화학적으로 안정된 상태에 있어야 한다. (3) 기계적 조건 ① 압축강도 경화된 접착제는 최소한 세그먼트 콘크리트의 압축강도 이상이어야 한다. ② 휨, 인장강도 경화된 접착제는 최소한 세그먼트 콘크리트의 휨, 인장강도 이상이어야 한다. ③ 전단강도 경화된 접착제는 최소한 세그먼트 콘크리트의 전단강도 이상이어야 한다. (4) 온도로부터의 독립성 ① 접착제는 주변습도로 인해 물리적, 기계적 특성에 영향을 받지 않는 것이어야 한다. ② 접합할 콘크리트 표면은 표면수가 있는 상태가 아니어야 하며, 특히 5℃정도의 저온상태에서는 콘크리트 표면이 건조하도록 유의하여야 한다. ③ 접착제로 사용되는 에폭시는 온도에 민감하므로 동절기 시공시에는 저온상태에서의 물리적 성질, 기계적 성질을 확인한 후 사용하여야 한다. (5) 접착제 특성에 대한 시험방법은 ASTM D 2393, D 2471, D 695 및 C 39 를 따른다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.2 가설 트러스 및 교각 브래킷(pier bracket) 2.2.1 일반사항 가설 트러스와 교각 브래킷은 제작전에 제작설계도면 및 구조검토서를 작성하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 2.2.2 제 작 (1) 용접 및 절단 용접 및 절단은 이 시방서 6-7-1절의 해당사항을 준수하여야 한다. (2) 공장 및 현장에서의 가조립 및 점검 ① 여러 부재의 조립시, 특히 용접시 변형이나 처짐 등이 없도록 정밀을 기하여야 하며, 반복적인 조립 및 진행작업은 조립대 위에서 하여야 한다. ② 용접전에 철판과 철판사이는 정확히 검측하여야 하며, 조립을 위한 볼트나 이형강봉을 사용하는 각 구성부재는 정확한 검측을 하여야 한다. ③ 가조립 점검에 따른 경미한 결점은 규정에 맞게 보수할 수 있으나 중요한 결점이 발견되면 그 구조물은 사용할 수 없다. ④ 가설 트러스에 대하여는 가조립시 감독자의 입회 점검을 받아야 한다. 2.2.3 제작 검사 (1) 제작 일반허용 오차 설계도서에 특별히 명기한 사항이 없을 때 제작완료 치수에 대한 허용오차는 아래와 같다. ① 250 mm 까지 → ±0.5 mm ② 250 mm~500 mm 까지 → ±1 mm ③ 500 mm 이상 → ±1.5 mm (2) 치수의 검측 ① 치수의 검측은 제작과정시 계속적으로 실시하며 일반허용오차는 (1)항에 따른다. ② 트러스는 완전히 조립된 후 모든 방향에 대한 편차가 10 mm보다 커서는 안된다. ③ 트러스는 설계하중에 의한 솟음을 주어 제작하여야 하며, 제작오차를 검측하여야 한다. (3) 용접의 시험 ① 가설 트러스에 대하여는 강재의 용접편 6-6-1절 3.8에 따르고 교각 브래킷에 대하여는 감독자의 승인을 받은 제작 설계도서에 따르며, 다음사항에 대하여는 검측과 검증이 이루어져야 한다. 가. 용접 변경사항 나. 조인트의 기하학적 선형, 모양, 균일성 다. 제작도면 표시와의 일치성	• 공사시방서 작성 요령에 따라서 장비 관련 내용인 3.6.5 항의 내용을 2.2항으로 이동

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	②. 각 거더의 다음 부분은 균열탐지시험에 의해 검사하여야 한다. 가. 상부부재를 이루는 철판의 조립 나. 바닥부재를 이루는 철판의 조립 다. 사재와의 연결 라. 이음부의 철판 2.2.4 트러스 하중재하시험(loading test) (1) 트러스 하중재하시험은 매우 중요한 시험으로 트러스 구조물의 안정성 및 각 연결 부재의 결함여부 등 구조물 전반에 대한 특성치를 점검하여야 한다. (2) 트러스 하중재하시험중에는 다음과 같은 검사를 실시하여야 한다. ① 하중재하 전 가. 트러스의 기하학적 선형, 오차, 조립 및 해체 여부 검토 나. 부재별 솟음 및 처짐관측(우발적 비틀림 현상 등) ② 하중재하 후 가. 트러스의 주요지점(용접부위)과 재하과정에서의 육안 관측사항 나. 각 부재의 솟음 및 처짐 변화와 하중 초과재하 및 초과하중 제거시 변화상태의 측정 및 설계 이론치와의 비교검토 다. 트러스의 이동, 세그먼트 조정 및 정렬 등에 관련된 각 기계 및 유압 잭의 작동상태 점검(winch, cable, roller, jack) 및 기능공 교육훈련 라. 트러스의 이론적 설계사항과 실제적 운영사이에서 일어날 수 있는 모순의 발견 및 조치 ③ 하중재하시험은 반드시 감독자의 승인을 받은 후 시험을 하여야 한다. 2.2.5 공장조립 (1) 일반사항 ① 공장조립은 현장 반입전에 실시하며, 구조물의 점검, 용접상태, 부재 조립상태 등을 점검하여야 한다. ② 트러스는 가설현장으로 보내지기 전에 공장에서 완전히 조립하여야 하며, 연결강봉의 배치를 검사하여야 한다. 이때, 트러스의 각 거더는 별개로 조립할 수 있다. ③ 트러스의 작업대(발판대)는 거더에서의 완전한 조립을 검사하기 위해 설치하여야 한다. ④ 세그먼트 베어링을 상현재 위에 설치하고 이동상태를 점검하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(2) 제작검증 트러스를 조립한 후에는 다음 사항을 검측하여야 한다. ① 제작일반 가. 제작허용오차는 본절 3.6.5와 같다. 나. 상, 하현재의 편평도 오차는 2 mm 이하로 한다. 다. 부재사이의 조인트 결합은 잘 마무리하여야 한다. ② 치 수 가. 거더 전체길이에 대한 일반 허용오차 : ±20 mm 나. 거더 전체높이에 대한 허용오차 : ±5 mm 다. 상, 하현재의 치수검사 ③ 설계도서와의 일치 확인 가. 보강판, 강판 등의 유무 나. 모든 용접점의 유무 다. 장래 장비조립을 위한 구멍의 유무 ④ 조립상태 확인 가. 상, 하현재 사이의 사재의 용접상태 및 접합 축선의 연속성 점검 나. 부재조립 이음부의 평면에서 두 조립부재 사이에 단차가 생기면 갈아내어 매끄럽게 마무리하여야 한다. 2.2.6 트러스 부재의 표시 공장에서 각 거더의 조립 점검후 현장에서 같은 순서로 재조립할 수 있도록 페인트 표시를 하여야 한다. 2.2.7 방청도장 (1) 강재구조물의 내구성 및 유지관리를 위해 방청도장을 하여야 한다. (2) 설계도서에 도장하지 않도록 표시한 부분은 샌드브라스팅을 하고 벗겨지기 쉬운 왁스칠을 하여야 한다. (3) 모양이 나쁜 철판이나 철판은 샌드브라스팅을 하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3. 시 공 3.1 제작장의 구비조건 3.1.1 세그먼트 제작장 설치 계획을 감독자와 충분히 협의하여 확정하고 제작장 설치 계획서를 감독자에게 제출하여 사전 승인을 받아야 한다. 3.1.2 제작장은 세그먼트를 정밀하게 제작하기 위하여 지반의 안정성을 충분히 확보하여야 한다. 3.1.3 제작장 운용에 필요한 다음과 같은 시설을 설치하여야 하며, 익스펜션 세그먼트, 피어 세그먼트, 일반 세그먼트의 생산량, 제조기간, 제조빈도, 야적방법, 세그먼트의 시공계획 등을 고려하여 제조설비를 배치하여야 한다. (1) 배치 플랜트(싸일로 및 필요시설) (2) 골재 적치장 (3) 문형크레인 및 타워크레인 (4) 세그먼트 적치장 (5) 철근적치 및 가공장 (절단기 및 벤더) (6) 증기양생 시설 (7) 시험실 (8) 감독실 (9) 현장 사무실 (10) 창고 (11) 기타 필요시설 3.1.4 자재저장 세그먼트에 소요되는 모든 자재는 바닥이 포장된 견고한 면에 적치 보관하여야 한다. 특히 PS강재는 지붕이 설치된 창고에 보관하여 부식방지에 유의하여야 한다.	3. 시 공 3.1 제작장의 구비조건 3.1.1 세그먼트 제작장 설치 계획을 감독자와 충분히 협의하여 확정하고 제작장 설치 계획서를 감독자에게 제출하여 사전 승인을 받아야 한다. 3.1.2 제작장은 세그먼트를 정밀하게 제작하기 위하여 지반의 안정성을 충분히 확보하여야 한다. 3.1.3 제작장 운용에 필요한 다음과 같은 시설을 설치하여야 하며, 익스펜션 세그먼트, 피어 세그먼트, 일반 세그먼트의 생산량, 제조기간, 제조빈도, 야적방법, 세그먼트의 시공계획 등을 고려하여 제조설비를 배치하여야 한다. (1) 배치 플랜트(싸일로 및 필요시설) (2) 골재 적치장 (3) 문형크레인 및 타워크레인 (4) 세그먼트 적치장 (5) 철근적치 및 가공장 (절단기 및 벤더) (6) 증기양생 시설 (7) 시험실 (8) 감독실 (9) 현장 사무실 (10) 창고 (11) 기타 필요시설 3.1.4 자재저장 세그먼트에 소요되는 모든 자재는 바닥이 포장된 견고한 면에 적치 보관하여야 한다. 특히 PS강재는 지붕이 설치된 창고에 보관하여 부식방지에 유의하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.2 세그먼트 거푸집 제작 3.2.1 시공자는 세그먼트 제작에 필요한 시공상세도를 제출하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.2.2 매취캐스팅(신·구 세그먼트의 완벽한 결합)이 가능하여야 한다. 3.2.3 허용오차 범위내에서 세그먼트 제작이 가능하여야 한다. 3.2.4 거푸집은 개구부, 돌출부에 적용할 수 있고 조정이 가능하여야 한다. 3.2.5 거푸집 제거시에는 콘크리트의 손상없이 거푸집을 떼어낼 수 있어야 한다. 3.2.6 거푸집 설계는 선행된 세그먼트와의 이음에 있어 조밀하고 방수가 되어야 하며, 측대(Bulk head)는 쉬스관의 위치가 유지되고 그라우트의 침입을 방지하는 방법으로 쉬스관의 연결이 가능해야 한다. 3.2.7 세그먼트 제작대는 경사와 선형을 조정하고, 유지할 수 있는 장치이어야 한다. 3.2.8 세그먼트의 외면에서 거푸집이 이어지는 곳은 평탄면에서의 1.6mm 구석과 구부러지는데서는 3.2mm 이상의 간격을 초과할 수 없다. 현장치기 세그먼트의 접합면 사이의 간격은6.4mm를 초과할 수 없다. 3.2.9 세그먼트 제작을 위한 모든 벽체, 바닥, 내부 및 측대는 감독자의 승인하지 않는 한 철판을 사용하여야 한다. 3.2.10 거푸집은 충분한 두께를 가져야 하며, 적당한 외부 브레이싱과 보강재로 지지되어야 하고, 콘크리트치기와 진동다짐에 의한 힘을 충분히 견딜 수 있도록 하여야 한다. 3.2.11 거푸집 내부 브레이싱과 간격의 유지장치는 복부 지지볼트에 의하여 지지되어야 되며, 거푸집 제거 후 표면처리작업이 가능하여야 한다. 3.2.12 세그먼트 제작대와 거푸집은 침하나 찌그러짐이 없이 세그먼트를 지지하는데 구조적으로 안정하여야 한다. 3.2.13 거푸집의 이음부는 모르타가 새지 않도록 하여야 한다. 3.2.14 거푸집의 품질과 선형은 매 설치때마다 검사하여야 하며 콘크리트 치기중에도 계속 관찰하여 필요한 조치를 하여야 한다.	3.2 세그먼트 거푸집 제작 3.2.1 계약상대자는 세그먼트 제작에 필요한 시공상세도를 제출하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.2.2 매취캐스팅(신·구 세그먼트의 완벽한 결합)이 가능하여야 한다. 3.2.3 허용오차 범위내에서 세그먼트 제작이 가능하여야 한다. 3.2.4 거푸집은 개구부, 돌출부에 적용할 수 있고 조정이 가능하여야 한다. 3.2.5 거푸집 제거시에는 콘크리트의 손상없이 거푸집을 떼어낼 수 있어야 한다. 3.2.6 거푸집 설계는 선행된 세그먼트와의 이음에 있어 조밀하고 방수가 되어야 하며, 측대(bulkhead)는 쉬스관의 위치가 유지되고 그라우트의 침입을 방지하는 방법으로 쉬스관의 연결이 가능하여야 한다. 3.2.7 세그먼트 제작대는 경사와 선형을 조정하고, 유지할 수 있는 장치이어야 한다. 3.2.8 세그먼트의 외면에서 거푸집이 이어지는 곳은 평탄면에서의 1.6 mm 구석과 구부러지는데서는 3.2 mm 이상의 간격을 초과할 수 없다. 현장타설 세그먼트의 접합면 사이의 간격은 6.4 mm를 초과할 수 없다. 3.2.9 세그먼트 제작을 위한 모든 벽체, 바닥, 내부 및 측대는 감독자가 승인하지 않는 한 철판을 사용하여야 한다. 3.2.10 거푸집은 충분한 두께를 가져야 하며, 적당한 외부 브레이싱과 보강재로 지지되어야 하고, 콘크리트타설과 진동다짐에 의한 힘을 충분히 견딜 수 있도록 하여야 한다. 3.2.11 거푸집 내부 브레이싱과 간격의 유지장치는 복부 지지볼트에 의하여 지지되어야 되며, 거푸집 제거 후 표면처리작업이 가능하여야 한다. 3.2.12 세그먼트 제작대와 거푸집은 침하나 찌그러짐이 없이 세그먼트를 지지하는데 구조적으로 안정하여야 한다. 3.2.13 거푸집의 이음부는 모르타르가 새지 않도록 하여야 한다. 3.2.14 거푸집의 품질과 선형은 매 설치때마다 검사하여야 하며 콘크리트 타설중에도 계속 관찰하여 필요한 조치를 하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.3 세그먼트 제작 3.3.1 일반사항 시공자는 감독자가 승인한 제작 시스템을 적용하여 지정된 세그먼트를 시험제작하고, 강연선의 인장과 수화열, 양생방법 등을 고려한 온도해석 등을 검토하여 세그먼트제작에 철저한 준비를 하여야 한다. 3.3.2 확인측량 (1) 기준점 및 수준점은 공인된 기준점 및 수준점을 이용하여 보조기준점을 반영구적으로 설치하여 사용하며 공사완료시까지 관리하여야 한다. (2) 거푸집의 허용오차 범위는 극히 작으므로(5mm 이하) 시공자는 철저한 확인점검을 실시하여 측량시 발생될 수 있는 기계적인 오차, 시차등을 소거할수 있도록 관리하며, 감독자의 확인을 받아야 한다. 3.3.3 제작시 유의사항 (1) 조정장치의 상세사항과 조정 절차방법은 제작대의 시공상세도에 포함하여야 한다. 처마 거푸집의 경사와 각 세그먼트 윗부분은 구조물 부재간의 상호 관련 배치를 고려하여야 한다. (2) 각조의 첫 세그먼트가 제작된 후 다음에 이어 생산되는 모든 세그먼트는 모든 접합면의 방향과 선형이 일치될 수 있도록 앞서 제작한 세그먼트에 이어 연속제작을 하여야 한다. (3) 정착구는 세그먼트 가설후 강연선이 정착구 부재속으로 들어갈 수 있어야 한다. 강연선의 카플러는 설계도서에 표시되거나 감독자가 승인하는 위치에서만 사용될 수 있다. (4) 강연선의 결속이 50% 이상 어떤 한 구간에서 집중되어서는 안된다. (5) 설계도서에 임시 외부 텐던이 필요할 때에 강연선과 앵커는 강연선이 가설 장비에 의해 손상되는 것을 보호하고, 인장작업과 정착중이거나 후에 갑작스럽게 긴장을 없애거나 풀어주는 스트랜드나 강봉텐던을 구속할 수 있는 보호용 둘레에 보호되어야 한다. 보호용 둘레에 대해서는 감독자에게 제출하여 승인을 받아야 한다. (6) 철근은 설계도서에 따라 조립하고 설치하여야 하며, 쉬스관과 철근 혹은 Blockout의 바른 위치에 저촉되는 것은 구조전문기술자의 자문에 의해 해결하고, 감독자의 승인을 받아 보정을 하여야 한다. (7) 포스트텐션닝 쉬스관의 적정위치를 위해 조립할 수 없는 철근은 충분한 겹이음 길이로 추가 철근에 의해 교체하여야 하며 감독자의 승인을 받아야 한다.	3.3 세그먼트 제작 3.3.1 일반사항 계약상대자는 감독자가 승인한 제작 시스템을 적용하여 지정된 세그먼트를 시험제작하고, 강연선의 인장과 수화열, 양생방법 등을 고려한 온도해석 등을 검토하여 세그먼트제작에 철저한 준비를 하여야 한다. 3.3.2 확인측량 (1) 기준점 및 수준점은 공인된 기준점 및 수준점을 이용하여 보조기준점을 반영구적으로 설치하여 사용하며 공사완료시까지 관리하여야 한다. (2) 거푸집의 허용오차 범위는 극히 작으므로(5 mm 이하) 계약상대자는 철저한 확인점검을 실시하여 측량시 발생될 수 있는 기계적인 오차, 시차 등을 소거할 수 있도록 관리하며, 감독자의 확인을 받아야 한다. 3.3.3 제작시 유의사항 (1) 조정장치의 상세사항과 조정 절차방법은 제작대의 시공상세도에 포함하여야 한다. 처마 거푸집의 경사와 각 세그먼트 윗부분은 구조물 부재간의 상호 관련 배치를 고려하여야 한다. (2) 각조의 첫 세그먼트가 제작된 후 다음에 이어 생산되는 모든 세그먼트는 모든 접합면의 방향과 선형이 일치될 수 있도록 앞서 제작한 세그먼트에 이어 연속제작을 하여야 한다. (3) 정착구는 세그먼트 가설후 강연선이 정착구 부재속으로 들어갈 수 있어야 한다. 강연선의 카플러는 설계도서에 표시되거나 감독자가 승인하는 위치에서만 사용될 수 있다. (4) 강연선의 결속이 50% 이상 어떤 한 구간에서 집중되어서는 안된다. (5) 설계도서에 임시 외부 텐던이 필요할 때에 강연선과 앵커는 강연선이 가설 장비에 의해 손상되는 것을 보호하고, 인장작업과 정착중이거나 후에 갑작스럽게 긴장을 없애거나 풀어주는 스트랜드나 강봉을 구속할 수 있는 보호용 둘레로 보호되어야 한다. 보호용 둘레에 대해서는 감독자에게 제출하여 승인을 받아야 한다. (6) 철근은 설계도서에 따라 조립하고 설치하여야 하며, 쉬스관과 철근 혹은 블록아웃의 바른 위치에 저촉되는 것은 구조전문기술자의 자문에 의해 해결하고, 감독자의 승인을 받아 보정을 하여야 한다. (7) 포스트텐션닝 쉬스관의 적정위치를 위해 조립할 수 없는 철근은 충분한 겹이음 길이로 추가 철근에 의해 교체하여야 하며 감독자의 승인을 받아야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(8) 모든 세그먼트는 거푸집 제거시 내부면에 구별표시를 해야 한다. 동 표시는 시공도면, 포스트텐션 상세사항과 계산서 및 프리캐스트 콘크리트 세그먼트의 조립과 설치에 관한 기타 서류상의 각 세그먼트를 구별하는데 사용하여야 한다. (9) 설치된 쉬스관의 확실한 고정을 위해 실질적인 방법을 강구하여야 하며, 시공자는 시공상세도면에 표시하여 이를 제출하여야 한다. 3.3.4 콘크리트 타설 및 다짐 (1) 콘크리트 타설시 다짐은 거푸집 진동기(Form vibrator)를 사용하여야 한다. (2) 슬래브면 마무리 슬래브 콘크리트 표면은 숙련된 기능공에 의하여 평탄하게 마무리 하고, 3m 직선자로 요철을 측량하여 ±5mm 이내이어야 한다. (3) 양 생 ① 세그먼트 제작시 콘크리트는 증기양생을 하여야 한다. ② 증기양생시설은 이중막으로 밀폐된 시설이어야 하며, 시험에 의하여 증기관로의 적절한 설치위치를 정한다. ③ 콘크리트의 소요 압축강도 발현에 필요한 계절별 양생시간을 계획하여 감독자에게 제출하여야 한다. (4) 쉬스관 설치 ① 공기관 및 정착구등의 연결부위는 콘크리트 모르타가 침투되지 않도록 접착테이프로 밀봉하여야 한다. ② 쉬스관의 선형은 설계도서에 표시한 위치대로 정확하게 설치하여야 하며, 쉬스관 설치 후 거푸집 설치전에 감독자의 확인을 받아야 한다. ③ 소켓에 의한 이음은 가능한 피하여야 하며 부득이한 경우 이음부의 관과 관의 틈이 없어야 한다. 3.4 PS 강선의 설치 및 인장 본 시방서 7-6절 3.4, 7-6절 3.5에 따른다. 3.5 PS 그라우트 본 시방서 7-6절 3.8에 따른다. 3.6 가 설 3.6.1 일반사항 시공자는 시공방법, 준비 및 장비의 모든 상세사항과 설명서를 감독자에게 제출하여 사전 승인을 받아야 한다.	(8) 모든 세그먼트는 거푸집 제거시 내부면에 구별표시를 하여야 한다. 동 표시는 시공도면, 포스트텐션 상세사항과 계산서 및 프리캐스트 콘크리트 세그먼트의 조립과 설치에 관한 기타 서류상의 각 세그먼트를 구별하는데 사용하여야 한다. (9) 설치된 쉬스관의 확실한 고정을 위해 실질적인 방법을 강구하여야 하며, 계약상대자는 시공상세도면에 표시하여 이를 제출하여야 한다. 3.3.4 콘크리트 타설 및 다짐 (1) 콘크리트 타설시 다짐은 거푸집 진동기(form vibrator)를 사용하여야 한다. (2) 슬래브면 마무리 슬래브 콘크리트 표면은 숙련된 기능공에 의하여 평탄하게 마무리 하고, 3 m 직선자로 요철을 측량하여 ±5 mm 이내이어야 한다. (3) 양 생 ① 세그먼트 제작시 콘크리트는 증기양생을 하여야 한다. ② 증기양생시설은 이중막으로 밀폐된 시설이어야 하며, 시험에 의하여 증기관로의 적절한 설치위치를 정한다. ③ 콘크리트의 소요 압축강도 발현에 필요한 계절별 양생시간을 계획하여 감독자에게 제출하여야 한다. (4) 쉬스관 설치 ① 공기관 및 정착구 등의 연결부위는 콘크리트 모르타르가 침투되지 않도록 접착테이프로 밀봉하여야 한다. ② 쉬스관의 선형은 설계도서에 표시한 위치대로 정확하게 설치하여야 하며, 쉬스관 설치 후 거푸집 설치 전에 감독자의 확인을 받아야 한다. ③ 소켓에 의한 이음은 가능한 피하여야 하며 부득이한 경우 이음부의 관과 관의 틈이 없어야 한다. 3.4 PC 강선의 설치 및 인장 6-6절 3.4, 3.5의 해당사항을 준수하여야 한다. 3.5 PSC 그라우트 6-6절 3.8의 해당사항을 준수하여야 한다. 3.6 가 설 3.6.1 일반사항 계약상대자는 시공방법, 준비 및 장비의 모든 상세사항과 설명서를 감독자에게 제출하여 사전 승인을 받아야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.6.2 가설순서 상부구조의 가설순서는 다음과 같다. (1) 1단계 : 가설 트러스 정치 가설트러스 정치후 세그먼트 베어링은 트러스 후반부로 전부 이동한다. (2) 2단계 : 세그먼트 거치 ① 제작장에서 제작된 세그먼트를 운반하여 크레인으로 인양하고 세그먼트는 정치된 트러스 위에 거치한다. ② 거치된 세그먼트는 윈치(Winch)를 이용하여 정위치로 이동한다. ③ 첫번째 세그먼트와 두번째 세그먼트는 30cm의 간격을 유지한다. ④ 그 이후의 세그먼트는 3.5cm의 간격을 유지하며 거치한다. (3) 3단계 : 조정 세그먼트 거치가 완료되면 계산된 종단 및 평면의 선형에 따라 세그먼트를 조정한다. (4) 4단계 : 세그먼트 조립 ① 첫번째 세그먼트는 윈치를 이용하여 기시공된 지점부 세그먼트와의 사이에 썸플레이트를 설치하고 15cm의 간격을 유지한 후 P/T 강봉으로 인장한다. ② 두번째 세그먼트는 접착면에 접착제를 바른후 첫번째 세그먼트와 정착시킨후 강봉으로 인장한다. ③ 같은 방법으로 표준 세그먼트의 조립이 끝난 후 표준 세그먼트와 지점부 세그먼트사이에 썸플레이트(Shim plate)를 설치하고 15cm의 간격을 유지한 후 P/T강봉으로 인장한다. (5) 5단계 : 콘크리트 치기 및 양생 세그먼트 조립이 완료된 후 현장마감(Closure joint)부에 거푸집을 설치하고 콘크리트를 치고 양생한다. (6) 6단계 : 종방향 및 횡방향 인장 ① 종방향 인장 : 현장치기 콘크리트의 강도가 210kgf/cm² 이상이 되었을 때 인장을 실시한다. ② 횡방향 인장 가. 표준 세그먼트 : 제작장에서 100%인장후 가설한다. 나. 지점부 세그먼트 : 제작장에서 2개, 가설트러스 (L/G) 제거후 현장에서 1개(총3개)를 인장한다. 다. 신축이음부 세그먼트 : 제작장에서 2개, 가설트러스 (L/G) 제거후 현장에서 2개(총4개)를 인장한다. (7) 7단계 : 가설트러스를 이동한다.	3.6.2 가설순서 상부구조의 가설순서는 다음과 같다. (1) 1단계 : 가설 트러스 정치 가설트러스 정치후 세그먼트 베어링은 트러스 후반부로 전부 이동한다. (2) 2단계 : 세그먼트 거치 ① 제작장에서 제작된 세그먼트를 운반하여 크레인으로 인양하고 세그먼트는 정치된 트러스 위에 거치한다. ② 거치된 세그먼트는 윈치(winch)를 이용하여 정위치로 이동한다. ③ 첫번째 세그먼트와 두번째 세그먼트는 300 mm의 간격을 유지한다. ④ 그 이후의 세그먼트는 35 mm의 간격을 유지하며 거치한다. (3) 3단계 : 조정 세그먼트 거치가 완료되면 계산된 종단 및 평면의 선형에 따라 세그먼트를 조정한다. (4) 4단계 : 세그먼트 조립 ① 첫번째 세그먼트는 윈치를 이용하여 기시공된 지점부 세그먼트와의 사이에 쐐기판(shim plate)을 설치하고 150 mm의 간격을 유지한 후 P/T 강봉으로 인장한다. ② 두번째 세그먼트는 접착면에 접착제를 바른후 첫번째 세그먼트와 정착시킨후 강봉으로 인장한다. ③ 같은 방법으로 표준 세그먼트의 조립이 끝난 후 표준 세그먼트와 지점부 세그먼트사이에 쐐기판(shim plate)을 설치하고 150 mm의 간격을 유지한 후 P/T강봉으로 인장한다. (5) 5단계 : 콘크리트 타설 및 양생 세그먼트 조립이 완료된 후 현장마감(closure joint)부에 거푸집을 설치하고 콘크리트를 치고 양생한다. (6) 6단계 : 종방향 및 횡방향 인장 ① 종방향 인장 : 현장타설 콘크리트의 강도가 21 MPa (210 kgf/cm²) 이상이 되었을 때 인장을 실시한다. ② 횡방향 인장 가. 표준 세그먼트 : 제작장에서 100 % 인장 후 가설한다. 나. 지점부 세그먼트 : 제작장에서 2개, 가설트러스 제거후 현장에서 1개(총3개)를 인장한다. 다. 신축이음부 세그먼트 : 제작장에서 2개, 가설트러스 제거후 현장에서 2개(총4개)를 인장한다. (7) 7단계 : 가설트러스를 이동한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.6.3 가설 검측 시공자는 기하학적 관리계획에 따라 시공의 각 단계에서 구조물의 높이 및 선형을 검측하여야 하며, 검측과 모든 조정 및 수정사항에 대한 기록을 유지 보관하여야 한다. 3.6.4 강봉의 인장 및 쉬스관의 설치 (1) 강봉의 인장은 설계도서에 표시된 인장력으로 인장하여야 하며, 인장은 본 시방서 7-6절의 3.5에 따른다. (2) 쉬스관의 사용 및 설치는 본 시방서 7-6절 3.4에 따른다. 3.6.5 가설 트러스 및 교각 브라켓(Pier bracket) (1) 일반사항 가설 트러스와 교각 브라켓은 제작전에 제작설계도면 및 구조검토서를 작성하여 감독자의 승인을 받아야 한다. (2) 제 작 ① 용접 및 절단 용접 및 절단은 본 시방서 7-16절 3.8 및 7-16절 3.4에 따른다. ② 공장 및 현장에서의 가조립 및 점검 가. 여러 부재의 조립시, 특히 용접시 변형이나 처짐 등이 없도록 정밀을 기해야 하며, 반복적인 조립 및 진행작업은 조립대 위에서 하여야 한다. 나. 용접전에 철판과 철판사이는 정확히 검측하여야 하며, 조립을 위한 볼트나 이형강봉을 사용하는 각 구성부재는 정확한 검측을 하여야 한다. 다. 가조립 점검에 따른 경미한 결점은 규정에 맞게 보수할 수 있으나 중요한 결점이 발견되면 그 구조물은 사용할 수 없다. 라. 가설 트러스에 대하여는 가조립시 감독자의 입회 점검을 받아야 한다. (3) 제작검사 ① 제작 일반허용 오차 설계도서에 특별히 명기한 사항이 없을 때 제작완료 치수에 대한 허용오차는 아래와 같다. 가. 250mm 까지 → ±0.5mm 나. 250mm~500mm 까지 → ±1mm 다. 500mm 이상 → ±1.5mm ② 치수의 검측 가. 치수의 검측은 제작과정시 계속적으로 실시하며 일반허용오차는 ①항에 따른다. 나. 트러스는 완전히 조립된 후 모든 방향에 대한 편차가 1cm보다 커서는 안된다.	3.6.3 가설 검측 계약상대자는 기하학적 관리계획에 따라 시공의 각 단계에서 구조물의 높이 및 선형을 검측하여야 하며, 검측과 모든 조정 및 수정사항에 대한 기록을 유지 보관하여야 한다. 3.6.4 강봉의 인장 및 쉬스관의 설치 (1) 강봉의 인장은 설계도서에 표시된 인장력으로 인장하여야 하며, 인장은 이 시방서 6-6절의 3.5에 따른다. (2) 쉬스관의 사용 및 설치는 이 시방서 6-6절 3.4에 따른다.	• 공사시방서 작성 요령에 따라 2.2 항으로 이동

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
다. 트러스는 설계하중에 의한 솟음을 주어 제작하여야 하며, 제작오차를 검측하여야 한다. ③ 용접의 시험 가. 가설 트러스에 대하여는 강재의 용접편 7-16절 3.8에 따르고 교각 브라켓에 대하여는 감독자의 승인을 받은 제작 설계도서에 따르며, 다음사항에 대하여는 검측과 검증이 이루어져야 한다. (가) 용접 변경사항 (나) 조인트의 기하학적 선형, 모양, 균일성 (다) 제작도면 표시와의 일치성 나. 각 거더의 다음 부분은 균열탐지시험에 의해 검사하여야 한다. (가) 상부부재를 이루는 철판의 조립 (나) 바닥부재를 이루는 철판의 조립 (다) 사재와의 연결 (라) 이음부의 철판 (4) 트러스 하중재하시험>Loading test) ① 트러스 하중재하시험은 매우 중요한 시험으로 트러스 구조물의 안정성 및 각 연결 부재의 결함여부 등 구조물 전반에 대한 특성치를 점검하여야 한다. ② 트러스 하중재하시험중에는 다음과 같은 검사를 실시하여야 한다. 가. 하중재하 전 (가) 트러스의 기하학적 선형, 오차, 조립 및 해체 여부 검토 (나) 부재별 솟음 및 처짐관측(우발적 비틀림 현상 등) 나. 하중재하 후 (가) 트러스의 주요지점(용접부위)과 재하과정에서의 육안 관측사항 (나) 각 부재의 솟음 및 처짐 변화와 하중 초과재하 및 초과하중 제거시 변화상태의 측정 및 설계 이론치와의 비교검토 (다) 트러스의 이동, 세그먼트 조정 및 정렬등에 관련된 각 기계 및 유압 잭의 작동상태 점검(winch, cable, roller, jack) 및 기능공 교육훈련 (라) 트러스의 이론적 설계사항과 실제적 운영사이에서 일어날 수 있는 모순의 발견 및 조치 다. 하중재하시험은 반드시 감독자의 승인을 받은 후 시험을 하여야 한다.		

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(5) 공장조립 ① 일반사항 가. 공장조립은 현장 반입전에 실시하며, 구조물의 점검, 용접상태, 부재 조립상태 등을 점검하여야 한다. 나. 트러스는 가설현장으로 보내지기 전에 공장에서 완전히 조립하여야 하며, 연결강봉의 배치를 검사하여야 한다. 이때, 트러스의 각 거더는 별개로 조립할 수 있다. 다. 트러스의 작업대(발판대)는 거더에서의 완전한 조립을 검사하기 위해 설치하여야 한다. 라. 세그먼트 베어링을 상현재 위에 설치하고 이동상태를 점검하여야 한다. ② 제작검증 트러스를 조립한 후에는 다음 사항을 검증하여야 한다. 가. 제작일반 (가) 제작허용오차는 본절 3.6.5와 같다. (나) 상,하현재의 편평도 오차는 2mm 이하로 한다. (다) 부재사이의 조인트 결합은 잘 마무리하여야 한다. 나. 치 수 (가) 거더 전체길이에 대한 일반 허용오차 : ±20mm (나) 거더 전체높이에 대한 허용오차 : ±5mm (다) 상, 하현재의 치수검사 다. 설계도서와의 일치 확인 (가) 보강판, 강판 등의 유무 (나) 모든 용접점의 유무 (다) 장래 장비조립을 위한 구멍의 유무 라. 조립상태 확인 (가) 상, 하현재 사이의 사재의 용접상태 및 접합축선의 연속성 점검 (나) 부재조립 이음부의 평면에서 두 조립부재 사이에 단차가 생기면 갈아내어 매끄럽게 마무리하여야 한다. (6) 트러스 부재의 표시 공장에서 각 거더의 조립 점검후 현장에서 같은 순서로 재조립할 수 있도록 페인트 표시를 하여야 한다. (7) 방청도장 ① 강재구조물의 내구성 및 유지관리를 위해 방청도장을 하여야 한다. ② 설계도서에 도장하지 않도록 표시한 부분은 샌드브라스팅을 하고 벗겨지기 쉬운 왁스칠을 하여야 한다. ③ 모양이 나쁜 철판이나 철판면은 샌드브라스팅을 하여야 한다.		

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.6.6 시공이음 (1) 시공이음용 콘크리트는 세그먼트 콘크리트와 동종을 사용하여야 한다. (2) 썸플레이트(Shim plate)를 이용하여 가설연결을 할 경우 도입력은 구조 시스템의 지압마찰보다 충분히 커야 하며, 도입전·후 교좌장치의 상태(자유단, 고정단)가 설계자의 의도에 부합되는 상태인가를 확인하여야 한다. (3) 콘크리트 치기후 설계순서에 따라 인장력을 도입하여야 하며, 각 단계별로 인장전에 콘크리트 압축강도 시험을 실시하여 인장시기의 강도를 확인하여야 한다. 3.6.7 이음부 처리(세그먼트 접착) (1) 일반사항 ① 세그먼트 이음부는 전단 및 인장강도가 각 세그먼트간에 확실히 전달될 수 있도록 접착제로 조인트접착을 하여야 한다. ② 세그먼트의 연속조립이 가능하도록 세그먼트 이음부의 접착강도는 조기 발현되도록 하여야 한다. ③ 조립작업중 세그먼트 이음부는 각 세그먼트가 정확한 위치에 결합되도록 윤활작용을 하여야 한다. ④ 세그먼트 이음부는 조인트 전체를 습기로부터 차단하여야 하며, 프리스트레싱 텐던이 부식되지 않도록 그라우팅 작업시 그라우팅 재료의 누출을 방지하여야 한다. (2) 재료(접착제) 특성 ① 물리적 조건 가. 점성유효시간(Gel time) 점성유효시간은 배합된 접착제가 배합용기내에서 사용될 수 있을 때까지 시간을 말하며, 접착제는 점성유효시간 이내에 접착면에 시공하여야 한다. 나. 경화시간(Open time) 경화시간은 접착제가 콘크리트 접합면에 시공된후 접합체층이 경화되기 시작하는 시점으로 경화시간내에 세그먼트 접착을 완료하여야 한다. 다. 비처짐성(Thixotropy) 세그먼트 수직면에 접착제를 시공할 때에는 접합면에 효과적으로 부착하여야 하며 흘러내려서는 안된다. 라. 압축성(Squeezability) 응력을 가한 상태에서 접착제는 두 접합면 사이에 공극이 생기지 않도록 밀실하게 충전되고 균일한 두께의 층을 형성하여야 하며, 이외의 양은 모두 밖으로 빠져 나와야 한다.	3.7 이음부 처리 3.7.1 시공이음용 콘크리트는 세그먼트 콘크리트와 동종을 사용하여야 한다. 3.7.2 썸기관(shim plate)를 이용하여 가설연결을 할 경우 도입력은 구조 시스템의 지압마찰보다 충분히 커야 하며, 도입전·후 교량받침의 상태(자유단, 고정단)가 설계자의 의도에 부합되는 상태인가를 확인하여야 한다. 3.7.3 콘크리트 타설후 설계순서에 따라 인장력을 도입하여야 하며, 각 단계별로 인장전에 콘크리트 압축강도 시험을 실시하여 인장시기의 강도를 확인하여야 한다. 3.7.4 세그먼트 이음부는 전단 및 인장강도가 각 세그먼트간에 확실히 전달될 수 있도록 접착제로 조인트접착을 하여야 한다. (1) 콘크리트 접착면의 표면오염물질(기름, 그리스, 화학약품, 오물, 레이턴스 등)은 제거한다. (2) 친수성 접착제를 제외하고는 건조시켜야 하며, 수분존재여부는 1.2×1.2m 폴리에틸렌 슈트를 콘크리트 표면에 가볍게 두드려 확인한다. (3) 접착제는 특별히 지정하지 않는 한 규정된 온도범위로 조절되어야 한다. (4) 배합된 접착제는 소정의 가사시간내에 전량 사용하여야 한다. (5) 접착제에 부재를 부착시키기 전에 경화된 경우 처음 도포한 것을 완전히 제거하여 재도포를 실시한다. (6) 접착제가 소정의 접착강도에 도달될 때 까지 충격 등의 영향을 받아서는 않된다. 3.7.5 세그먼트의 연속조립이 가능하도록 세그먼트 이음부의 접착강도는 조기 발현되도록 하여야 한다. 3.7.6 조립작업중 세그먼트 이음부는 각 세그먼트가 정확한 위치에 결합되도록 윤활작용을 하여야 한다. 3.7.7 세그먼트 이음부는 조인트 전체를 습기로부터 차단하여야 하며, 프리스트레싱 텐던이 부식되지 않도록 그라우팅 작업시 그라우팅 재료의 누출을 방지하여야 한다.	• 공중 특성을 고려하여 분리 기술 • 공사시방서 작성 요령에 따라 2.1.9 항으로 이동

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
마. 접착성 세그먼트 접합부에 접착되어 양생된 접착제는 내·외부에서 발생되는 습기의 침입을 차단하여 프리스트레싱 텐던의 부식을 방지할 수 있어야 한다. 바. 경화속도 세그먼트 접합부에 접착된 접착제의 경화속도는 세그먼트의 조립 속도에 지장을 초래하지 않을 정도이어야 한다. 사. 색 상 경화된 접착제의 색상은 콘크리트의 색상과 유사하여야 한다. ② 화학적 조건 가. 콘크리트 접착 내구성 접착제는 시공후 콘크리트의 알칼리 성분과 화학적 반응을 하여서는 안된다. 나. 화학적 안전성 접착제는 구조물의 건축수명 때까지 화학적으로 안정된 상태에 있어야 한다. ③ 기계적 조건 가. 압축강도 경화된 접착제는 최소한 세그먼트 콘크리트의 압축강도 이상이어야 한다. 나. 휨, 인장강도 경화된 접착제는 최소한 세그먼트 콘크리트의 휨, 인장강도 이상이어야 한다. 다. 전단강도 경화된 접착제는 최소한 세그먼트 콘크리트의 전단강도 이상이어야 한다. ④ 온도로부터 독립성 가. 접착제는 주변습도로 인해 물리적, 기계적 특성에 영향을 받지 않는 것이어야 한다. 나. 접합할 콘크리트 표면은 표면수가 있는 상태가 아니어야 하며, 특히 5℃정도의 저온상태에서는 콘크리트 표면이 건조하도록 유의하여야 한다. 다. 접착제로 사용되는 에폭시는 온도에 민감하므로 동절기 시공시에는 저온상태에서의 물리적 성질, 기계적 성질을 확인한 후 사용하여야 한다. ⑤ 접착제 특성에 대한 시험방법은 ASTM D 2393, D 2471, D 695 및 C 39 를 따른다.		

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.7 처짐관리 3.7.1 일반사항 사하중 및 긴장력에 의한 연직방향의 변위가 매우 미소하므로 세그먼트 자체의 수직 솟음은 두지 않으며 세그먼트 가설시 가설 트러스 위에서 위치를 조정하여 설치하여야 한다. 3.7.2 솟음과 처짐 (1) 시공자는 구조물을 최종 단계까지 시공하는데 필요한 각 시공단계에 대한 처짐 및 솟음자료를 감독자에게 제출하여야 하며, 제출자료에는 각 시공단계에서 생기는 시간에 따른 응력감소와 크리프의 영향을 나타내야 한다. (2) 시공순서, 시공방법 및 공사기간을 고려한 교량가설에 대한 모든 자료는 교각 구체를 시공하기전 감독자가 검토할 수 있도록 제출하여야 한다. (3) 각 시공단계별로 구조물의 솟음을 측정하여야 하며, 구조물의 최종구배를 확보하기 위한 조치를 취해야 한다. 3.7.3 형상관리 (1) 시공자는 세부적인 측량 수행방법을 제시한 기하형상 관리계획을 감독자에게 제출하여 확인을 받아야 한다. (2) 기하형상 관리계획은 첫번째 세그먼트의 접합으로 시작하여 마지막 캔틸레버 세그먼트의 접합을 끝으로 한 상부처짐의 장기적인 측정을 하여야 하며, 가설시 예상선형에서 2.5cm 이상 벗어난 캔틸레버에서도 이용할 수 있는 조정방법을 포함하여야 한다. (3) 매 시공단계에서 구조물의 종단 및 평면선형을 검토하여 결정하고 보정하여야 하며, 이러한 모든 검토사항과 적용한 조정 및 보정 방법은 기록해서 보관하여야 한다. (4) 모든 측량작업은 온도의 영향이 적은 때에 수행하여야 하며, 췌기를 이용한 보정작업은 감독자가 승인한 경우에만 하여야 한다. (5) Short line 거푸집 기술을 이용한 PC 세그먼트 시공에 대해서는 정밀한 측량을 하여야 하며, 높이와 수평 선형은 ±0.3mm정도로 측정하여야 한다. 그 외 다른 방식의 세그먼트 시공측량에 대해서는 3mm의 정도로 수행하여야 한다. (6) 매취캐스트 세그먼트를 시공할 때 시공자는 제작장으로부터 세그먼트를 운반하기 전에 기하학적인 형상을 측정하고 수치계산에 의한 세심한 검측을 실시하여야 한다. 제작된 모든 부분의 좌표는 세그먼트를 제작하기 전에 계산 완료하여야 한다. (7) 수직과 수평처짐에 따라 제작된 곡선계산에 추가로 예상되는 처짐의 검토로서 각개 세그먼트의 횡구배를 측정하여 누적 비틀림곡선을 계산해야 한다.	3.8 처짐관리 3.8.1 일반사항 고정하중 및 긴장력에 의한 연직방향의 변위가 매우 미소하므로 세그먼트 자체의 수직 솟음은 두지 않으며 세그먼트 가설시 가설 트러스 위에서 위치를 조정하여 설치하여야 한다. 3.8.2 솟음과 처짐 (1) 계약상대자는 구조물을 최종 단계까지 시공하는데 필요한 각 시공단계에 대한 처짐 및 솟음자료를 감독자에게 제출하여야 하며, 제출자료에는 각 시공단계에서 생기는 시간에 따른 응력감소와 크리프의 영향을 나타내야 한다. (2) 시공순서, 시공방법 및 공사기간을 고려한 교량가설에 대한 모든 자료는 교각 구체를 시공하기 전 감독자가 검토할 수 있도록 제출하여야 한다. (3) 각 시공단계별로 구조물의 솟음을 측정하여야 하며, 구조물의 최종구배를 확보하기 위한 조치를 취하여야 한다. 3.8.3 형상관리 (1) 계약상대자는 세부적인 측량 수행방법을 제시한 기하형상 관리계획을 감독자에게 제출하여 확인을 받아야 한다. (2) 기하형상 관리계획은 첫번째 세그먼트의 접합으로 시작하여 마지막 캔틸레버 세그먼트의 접합을 끝으로 한 상부처짐의 장기적인 측정을 하여야 하며, 가설시 예상선형에서 25 mm 이상 벗어난 캔틸레버에서도 이용할 수 있는 조정방법을 포함하여야 한다. (3) 매 시공단계에서 구조물의 종단 및 평면선형을 검토하여 결정하고 보정하여야 하며, 이러한 모든 검토사항과 적용한 조정 및 보정 방법은 기록해서 보관하여야 한다. (4) 모든 측량작업은 온도의 영향이 적은 때에 수행하여야 하며, 췌기를 이용한 보정작업은 감독자가 승인한 경우에만 하여야 한다. (5) Short line 거푸집 기술을 이용한 PC 세그먼트 시공에 대해서는 정밀한 측량을 하여야 하며, 높이와 수평 선형은 ±0.3 mm의 정확도로 측정하여야 한다. 그 외 다른 방식의 세그먼트 시공측량에 대해서는 3 mm의 정확도로 수행하여야 한다. (6) 매취캐스트 세그먼트를 시공할 때 계약상대자는 제작장으로부터 세그먼트를 운반하기 전에 기하학적인 형상을 측정하고 수치계산에 의한 세심한 검측을 실시하여야 한다. 제작된 모든 부분의 좌표는 세그먼트를 제작하기 전에 계산 완료하여야 한다. (7) 수직과 수평처짐에 따라 제작된 곡선계산에 추가로 예상되는 처짐의 검토로서 각각의 세그먼트별 횡구배를 측정하여 누적 비틀림곡선을 계산하여야 한다.	

벽과 압축 부재의 d	d의 허용오차	최종피복의 허용오차
20cm 이하인 경우	± 9.5mm	- 9.5mm
20cm 보다 큰 경우	±12.7mm	- 12.7mm

벽과 압축 부재의 d	d의 허용오차	최종피복의 허용오차
0.2 m 이하인 경우	± 9.5 mm	- 9.5 mm
0.2 m 보다 큰 경우	±12.7 mm	- 12.7 mm

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(8) 매취캐스트 제작과정의 높이를 정하는 계산에서 알맞은 역순에 의한 비틀림 오차보정을 우선적으로 해야 한다. (9) 매취캐스트(Match-cast) 위치에서 세그먼트는 비틀림을 유도하는 응력을 받지 않아야 한다. 3.7.4 허용오차 (1) 특별히 명기하지 않는 한 철근은 다음의 허용오차 범위내에서 조립, 설치하여야 한다. 표 7-13 유효깊이 d와 휨부재의 최소 순 콘크리트 피복에 대한 허용오차 그러나, 부재 안쪽 순간격의 허용오차는 -6.3mm이며 설계도서에 명기된 최소 피복의 1/3을 초과하는 피복의 오차는 없어야 한다. (2) 세그먼트의 상부슬래브면은 설계계획고에서 ±12.7mm의 오차 범위내에서 관리하여야 한다. (3) 세그먼트 가설시 허용오차는 다음과 같다. ① 가설위치에서 인접 세그먼트의 외부면 사이의 편차는 6mm 이내에 있어야 한다. ② 연직방향의 세그먼트 사이의 연직각 변화는 설계치(Θ)와 실측치(Φ)가 0.3% 이내에 있어야 한다. 즉, $\Theta-\Phi < 0.003$ ③ 세그먼트 이음부 사이의 비틈각 변화는 설계치(Ψ)와 실측치(ΰ)가 0.1% 이내에 있어야 한다. 즉, $\Psi-\Psi < 0.001$ 3.8 강연선 진동 방지공 3.8.1 일반사항 강연선 진동방지시설은 상부공 박스내부에 설치되어 있는 강연선의 처짐을 감소시키고 계산된 인장력 도입을 원활하게 하며, 진동을 방지하여 텐던의 피로영향을 최소화할 목적으로 설치하여야 한다. 3.8.2 재 료 SM 400을 사용한다. 3.8.3 시 공 (1) 용접은 본 시방서 7-16절 3.8에 따른다. (2) 강재는 설계도서에 제시한 도장방법으로 도장을 하여야 한다. (3) 강연선 진동방지공이 설치완료되면 감독자의 승인을 받은 후 인장을 실시하여야 한다.	(8) 매취캐스트 제작과정의 높이를 정하는 계산에서 알맞은 역순에 의한 비틀림 오차보정을 우선적으로 하여야 한다. (9) 매취캐스트 위치에서 세그먼트는 비틀림을 유도하는 응력을 받지 않아야 한다. 3.9 시공 허용오차 3.9.1 특별히 명기하지 않는 한 철근은 다음의 허용오차 범위내에서 조립, 설치하여야 한다. 표 6-8-21 유효깊이 d와 휨부재의 최소 순 콘크리트 피복에 대한 허용오차 그러나, 부재 안쪽 순간격의 허용오차는 -6.3 mm이며 설계도서에 명기된 최소 피복의 1/3을 초과하는 피복의 오차는 없어야 한다. 3.9.2 세그먼트의 상부슬래브면은 설계계획고에서 ±12.7 mm의 오차 범위내에서 관리하여야 한다. 3.9.3 세그먼트 가설시 허용오차는 다음과 같다. (1) 가설위치에서 인접 세그먼트의 외부면 사이의 편차는 6 mm 이내에 있어야 한다. (2) 연직방향의 세그먼트 사이의 연직각 변화는 설계치(Θ)와 실측치(Φ)가 0.3 % 이내에 있어야 한다. 즉, $\Theta-\Phi < 0.003$ (3) 세그먼트 이음부 사이의 비틈각 변화는 설계치(Ψ)와 실측치(ΰ)가 0.1 % 이내에 있어야 한다. 즉, $\Psi-\Psi < 0.001$ 3.10 강연선 진동 방지공 3.10.1 강연선 진동방지시설은 상부공 박스내부에 설치되어 있는 강연선의 처짐을 감소시키고 계산된 인장력 도입을 원활하게 하며, 진동을 방지하여 강선의 피로영향을 최소화할 목적으로 설치하여야 한다. 3.10.2 강재는 설계도서에 제시한 도장방법으로 도장을 하여야 한다. 3.10.3 강연선 진동방지공이 설치완료되면 감독자의 승인을 받은 후 인장을 실시하여야 한다.	• 공사시방서 작성요령에 따라서 해당 내용을 분리 기술 • 공사시방서 작성 요령에 따라 기술방식을 변경

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-17 사장교 7-17-1 주탑공 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 사장교의 주탑공사에 적용한다. 1.2 참고규격 해당없음 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 2. 재 료 본 시방서 제14장에 따라야 한다. 3. 시 공 3.1 주탑의 시공과 관련하여 특수거푸집 사용, 형상 관리, 강연선 도입, 주탑 가로보 설치 등에 대하여는 설계도서에 기술하여야 한다. 3.2 시공방법 및 형상관리계획을 수립하여 제출하여야 한다. 형상관리계획에는 시공시 허용오차량을 명시하여야 한다. 3.3 주탑 가로보를 시공하기 위한 강재 브래킷 또는 기타 가시설물에 대하여는 가시설계획 및 구조검토서를 작성하여 제출하여야 한다. 콘크리트 가로보를 Heavy Lifting 방법에 의하여 시행할 경우 아래 사항에 유의하여야 한다. ① 가로보 인양시 프리캐스트에 편심하중이 작용하지 않도록 각각의 잭(Jack)에 동일한 유압이 전달될 수 있는 장치를 사용하여야 한다. ② 기상악화 및 기타의 사정으로 Lifting 도중에 작업을 중단할 경우를 대비하여 2중의 Wedging Device를 설치하여야 한다. ③ Lifting 장비는 신뢰할 수 있는 Wedging Blocking System을 갖추어야 한다. ④ Lifting 설비는 인양작업시 풍속에 안전하여야 하며 인양중 바람으로 인한 횡적 움직임을 고려하여 수평 Bracing을 설치하여야 한다. ⑤ 인양 후 조인트 콘크리트의 타설 및 양생시 프리캐스트의 움직임이 없도록 Bracing을 설치하여야 한다.	6-8-10 사장교 케이블공 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 사장교에 사용하는 케이블, 정착구 및 고밀도 폴리에틸렌(HDPE) 튜브의 제작·시험 및 가설공사에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.3 참조규격 해당 없음 1.4 제출물 1.4.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3의 해당사항에 맞추어 시공 계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 1.4.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 케이블 제작 계획서 (2) 케이블 가설 계획서 2. 재료 2.1 케이블 케이블에 사용하는 인장부재는 와이어, 스트랜드, 강봉 등이 가능하며 그 각각의 품질관리의 선제는 PTI의 관련규정인 Recommendations for Stay Cable design, Testing and Installation에 적합하여야 한다. 2.2 정착구 정착구는 90% 이상의 인장파괴강도(GUTS)를 가져야 하며 케이블과 동등한 피로저항성을 가져야 한다. 또한 외부는 부식방지용 도장이나 스테인레스 스틸을 사용한다. 2.3 고밀도 폴리에틸렌(HDPE) 튜브 고밀도 폴리에틸렌(HDPE) 튜브는 ASTM D3350에 적합하여야 한다. 온도의 영향을 최소화하기 위하여 다른 색상을 채택하는 경우에만 검은색과 동등한 자외선 저항능력이 있어야 한다. 3. 시공 3.1 케이블의 가설 및 정착에 관한 상세한 사항은 시공상세도에 따른다. 3.2 주탑과 주형에 설치하는 정착구는 설계도서에 따라 위치 및 각도를 정확하게 시공하여야 하며 이에 대한 설치방안을 강구하여 제출하여야 한다. 3.3 장력조정시에는 장력 및 상부구조의 처짐을 단계별로 측정하여 허용범위내에 있는지 확인하여야 한다. 3.4 케이블의 진동감쇠를 위하여 적절한 장치를 설치하여야 한다. 3.5 부재의 제작시 적절한 정밀도가 유지될 수 있도록 정밀도 관리를 검토한 후에 가설한다.	- 주탑공과 상부구조의 경우 사장교 구성형식에서 따라 다양한 형식의 적용이 가능하여 일반화하여 기술하기가 곤란함. - 주탑공과 상부구조는 6-4, 6-5, 6-6, 6-7에 기술된 일반적인 내용으로 시공 관리가 가능할 것으로 판단됨. - 구조 특성상 별도의 시방기준이 필요한 케이블에 대하여만 별도로 기술함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
⑥ 프리캐스트 인양시 중앙부 처짐을 고려하여 추가로 강연선을 추가할 수 있다. 3.4 주탑의 가설 후 주탑의 중심변위는 허용오차 이내에서 유지되어야 한다. 3.5 주탑가설 완료 후에는 탑의 높이, 탑의 연직도 등에 대해 검사를 실시하여야 한다. 3.6 케이블의 피로응력 등과 관련하여 앵커튜브의 정확한 시공이 필요하다. 앵커튜브의 경사, 좌표 등을 측량시 정확한 Reference를 가지도록 특별한 관심이 요구된다. 7-17-2 상부구조 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 사장교 상부구조 공사에 적용한다. 1.2 참고규격 해당없음 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 2. 재 료 2.1. 강형 강형의 재질은 본 시상서 7-16절에 따른다. 2.2 콘크리트 콘크리트의 재질은 본 시상서 7-5와 7-6을 따른다. 3. 시 공 3.1 사장교의 강형의 운송 및 보관, 가설 및 가시설에 관한 사항은 설계도서에서 상세하게 기술하여야 한다. 3.2 강형을 운송할 때는 운송 전에 선적방법, 해상운반장비, 고정설비, 운항항로 등을 포함한 운송계획서를 제출하여 감독자의 승인을 받아야 한다.		

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.3 시공자는 가설공사 착수 전에 가시설도, 가시설계산서 및 가설 구조계산과 요령 등을 포함한 시공계획서를 감독자에게 제출하여 승인을 받은 후 시공하여야 한다. 3.4 상부구조를 캔틸레버 방법으로 시공해나가기 위한 장비운용 공간확보를 위하여 주탑부분에 주두부를 가설할 경우, 가시설을 포함한 주두부 시공계획 및 구조검토서를 감독자에게 제출하여 승인을 받아야 한다. 3.5 상부구조를 캔틸레버 방법으로 가설할 경우, 기준점과 기준선을 설정하여 정밀하게 형성관리를 하여야 한다. 사장교의 최종선형을 맞추기 위해서는 설계도에 명시된 솟음을 고려하여 강형을 제작하는 것을 원칙으로 한다. 3.6 사장교 시공중 바람에 대한 구조물의 안전성을 확보하기 위하여 설치되는 내풍안정 케이블의 설치 및 인장은 7-17-3의 케이블공에 따르며, 설치 및 해체시기는 시공단계 해석 결과에 의하여야 한다. 7-17-3 케이블공 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 사장교에 사용하는 케이블, 정착구 및 고밀도 폴리에틸렌(HDPE) 튜브의 제작·시험 및 가설공사에 적용한다. 1.2 참고규격 해당없음 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 케이블 제작계획서 (2) 케이블 가설계획서		

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
2. 재 료 2.1 케이블에 사용하는 인장부재는 와이어, 스트랜드, 강봉 등이 가능하며 그 각각의 품질관리와 선재는 PTI Recommendations for Stay Cable Design, Testing and Installation에 적합하여야 한다. 2.2 정착구는 90% 이상의 인장파괴강도(GUTS)를 가져야 하며 케이블과 동등한 피로저항성을 가져야 한다. 또한 외부는 부식방지용 도장이나 스테인레스 스틸을 사용한다. 2.3 고밀도 폴리에틸렌(HDPE) 튜브는 ASTM D3350에 적합하여야 한다. 온도의 영향을 최소화하기 위하여 다른 색상을 채택하는 경우에는 검은색과 동등한 자외선 저항능력이 있어야 한다. 3. 시 공 3.1 케이블의 가설 및 정착에 관한 상세한 사항은 설계도서에 기술하여야 한다. 3.2 주탑과 주형에 설치하는 정착구는 설계도서에 따라 위치 및 각도를 정확하게 사공하여야 하며 이에 대한 설치방안을 강구하여 제출하여야 한다. 3.3 장력조정시에는 장력 및 상부구조의 처짐을 단계별로 측정하여 허용범위 내에 있는지 확인하여야 한다. 3.4 케이블의 진동감쇠를 위하여 적절한 장치를 설치해야 한다.		

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-18 현 수 교 7-18-1 주탑공 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 현수교의 주탑공사에 적용한다. 1.2 참조 규격 KS D 3509 피아노 선재 KS D 3515 용접구조용 압연강재 KS D 3559 경강선재 KS D 3711 크롬 몰리브덴강 강재 KS D 3723 특수볼트형 합금 봉강 KS D 3752 기계탄소강재 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 2. 재 료 2.1 앵커프레임의 재질은 주부재의 경우 본 시방서 7-16절에 따른다. 2.2 앵커볼트의 재질은 앵커볼트의 재질은 SNB24-5로서 KS D 3723, 너트의 재질은 SCM435로서 KS D 3711, 와서는 SM570으로서 KS D 3515의 규격에 각각 적합한 것을 사용하여야 한다. 3. 시 공 3.1 앵커프레임 및 앵커볼트, 탑기부 가설, 탑하부 및 상부의 제작과 가설에 대해서는 설계도서에 기술하여야 한다. 3.2 탑기부의 구조는 강구조의 탑주를 콘크리트 구조의 교각에 유효하게 고정할 수 있는 구조이어야 한다. 구조용 정착탑기부는 앵커프레임과 앵커볼트로 체결한 구조로서 주탑기부의 부상방지 및 활동방지를 위해서 앵커볼트에 프리스트레스를 도입하여야 한다. 3.3 탑기부의 가설시 앵커볼트의 축력도입은 정해진 절차에 따라서 정밀하게 이루어져야 하며, 세부적인 사항은 설계도서에 기술하여야 한다. 3.4 주탑의 가설후 주탑 탑정의 중심변위는 허용오차 이내에서 유지되어야 한다. 3.5 주탑가설 완료 후에는 탑의 높이, 탑의 연직도, 탑주 지간장, 수평재의 캠버 등에 대해 검사를 실시하여야 한다.	6-8-11 현수교 케이블공 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 현수교에 사용하는 주케이블, 행거로프, 핸드로프, 래핑와이어 및 가설로프의 제작·시험 및 가설공사에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.2 6-7-4 강교도장 1.3 참조규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS D 3509 피아노 선재 KS D 3559 경강 선재 1.4 제출물 1.4.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3의 해당사항에 맞추어 시공 계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 1.4.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 케이블 제작 계획서 (2) 케이블 가설 계획서 2. 재료 2.1 주케이블 주케이블에 사용하는 강선의 선재는 KS D 3509에 적합하여야 한다. 2.2 행거로프 행거로프의 선재는 KS D 3509에 규정하는 PWR 67A 또는 B. 72A 또는 B. 75A 또는 B. 77A 또는 B의 규격에 적합한 것이어야 한다. 2.3 핸드로프 핸드로프의 선재는 KS D 3559에 규정하는 HSWR 62A 또는 B. 67A 또는 B의 규격에 적합한 것이어야 한다. 2.4 래핑 와이어 래핑 와이어의 선재는 KS D 3559에 규정하는 HSWR 27 또는 32의 규격에 적합한 것을 사용하여야 한다.	• 주탑공과 보강형 트러스의 경우 현수교 구성형식에서 따라 다양한 형식의 적용이 가능하여 일반화하여 기술하기가 곤란함. • 주탑공과 보강형 트러스는 6-4, 6-5, 6-6, 6-7에 기술된 일반적인 내용으로 시공 관리 기준 제시가 가능할 것으로 판단됨. • 재료 특성상 별도의 시방기준이 필요한 케이블에 대하여만 별도로 기술함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-18-2 보강형 트러스 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 현수교 보강형 트러스 공사에 적용한다. 1.2 참조 규격 해당 없음 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 트러스 제작계획서 (2) 운송 계획서 (3) 가설 계획서 2. 재 료 보강형 트러스의 재질은 본 시방서 7-16절에 따른다. 3. 시 공 3.1 현수교의 보강형 트러스의 운송 및 보관, 가설 및 가시설에 관한 사항은 설계도서에 상세하게 기술하여야 한다. 3.2 보강형 트러스를 운송할 때는 운송전에 선적방법, 해상운반장비, 고정설비, 운항항로 등을 포함한 운송계획서를 제출하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.3 시공자는 가설공사 착수 전에 가시설도, 가시설계산서 및 가설 구조계산과 요령 등을 포함한 시공계획서를 감독자에게 제출하여 승인을 받은 후 시공하여야 한다. 시공계획서에 대한 자세한 내용은 설계도서에 기술하여야 한다. 3.4 블록을 가설할 경우에는 기준점과 기준선을 설정하여 정밀하게 형상관리를 하여야 한다. 3.5 부재의 제작시 적정한 정밀도가 유지될 수 있도록 정밀도관리를 검토한 후에 가설한다.	3. 시공 3.1 케이블의 가설 및 정착, 탐정새들 및 스프레이 밴드 및 케이블 밴드의 시공에 관한 상세한 사항은 시공상세도에 따른다. 3.2 계약상대자는 캐트워크 제작 및 가설전에 케이블 가설에 대한 작업, 품질기준 등이 포함된 가설 계획서를 작성하여 감리자에 제출하고 승인을 받아야 한다. 3.3 캐트워크 가설은 고공작업 등에 대한 안전관리를 철저히 하여 인적, 물적 재해의 방지에 만전을 기하여야 한다. 3.4 케이블을 정착할 경우에는 시공오차가 발생하지 않도록 주의하여야 하며, 장력조정시에는 장력을 수시로 측정하여 허용범위내에 있는지를 확인하여야 한다. 3.5 가설이 완료된 스트랜드 군은 온도가 안정한 상태에서 육각형의 단면형상이므로 케이블 밴드 가설에 우선하여 케이블 밴드 설치가 가능하도록 원형단면으로 마무리하기 위해 전처리 스퀴즈와 본 스퀴지를 실시하여야 한다. 이에 대한 세부적인 사항은 시공상세도에 따른다. 3.6 케이블 밴드의 가설시에는 케이블 밴드의 교축 및 케이블 방향의 설치시에 정밀도 관리를 하여야 하며 케이블 밴드 축력도 관리하여야 한다. 3.7 행거로프의 보강형 인입에 대한 가설방법 및 형상관리는 사전에 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.8 래핑시에는 공사착수전에 시험래핑을 실시하여 방청페이스트 비율, 래핑 와이어 장력, 와이어 감김상태 등을 확인후 시공에 반영하여야 한다. 3.9 주케이블, 행거로프, 핸드로프 등의 도장작업의 세부사항은 6-7-4절의 해당사항에 따른다. 3.10 케이블 정착은 정착부에 대한 인장시험과 시공성 확인을 검토한 후 시공하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-18-3 케이블공 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 현수교에 사용하는 주케이블, 행거로프, 핸드로프, 래핑와이어 및 가설로프의 제작·시험 및 가설공사에 적용한다. 1.2 참조규격 해당 없음 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 케이블 제작계획서 (2) 가설계획서 2. 재 료 2.1 주케이블에 사용하는 강선의 선재는 KS D 3509에 적합하여야 한다. 2.2 행거로프의 선재는 KS D 3509에 규정하는 PWR 67A 또는 B, 72A 또는 B, 75A 또는 B, 77A 또는 B의 규격에 적합한 것이어야 한다. 2.3 핸드로프의 선재는 KS D 3559에 규정하는 HSWR 62A 또는 B, 67A 또는 B의 규격에 적합한 것이어야 한다. 2.4 래핑 와이어의 강선의 선재는 KS D 3559에 규정하는 HSWR 27 또는 32의 규격에 적합한 것을 사용하여야 한다. 3. 시 공 3.1 케이블의 가설 및 정착, 탑정새들 및 스프레이 밴드 및 케이블 밴드의 시공에 관한 상세한 사항은 설계도서에 기술하여야 한다. 3.2 시공자는 캐트워크 제작 및 가설전에 케이블 가설에 대한 작업, 품질기준 등이 포함된 가설 계획서를 작성하여 감독자에 제출하고 승인을 받아야 한다. 3.3 캐트워크 가설은 고공작업 등에 대한 안전관리를 철저히 하여 인적, 물적 재해의 방지에 만전을 기하여야 한다. 3.4 케이블을 정착할 경우에는 시공오차가 발생하지 않도록 주의하여야 하며, 장력조정시에는 장력을 수시로 측정하여 허용범위내에 있는지를 확인하여야 한다.		

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.5 가설이 완료된 스트랜드 군은 온도가 안정한 상태에서 육각형의 단면 형상이므로 케이블밴드 가설에 우선하여 케이블 밴드 설치가 가능하도록 원형단면으로 마무리하기 위해 전처리 스퀴즈와 본 스퀴즈를 실시하여야 한다. 이에 대한 세부적인 사항은 설계도서에 기술하여야 한다.		
3.6 케이블 밴드의 가설시에는 케이블 밴드의 교축 및 케이블 방향의 설치시에 정밀도 관리를 하여야 하며 케이블 밴드 축력도 관리하여야 한다.		
3.7 행거로프의 보강형 인입에 대한 가설방법 및 형상관리는 사전에 감독자의 승인을 받아야 한다.		
3.8 래핑시에는 공사착수 전에 시험래핑을 실시하여 방청페이스트 비율, 래핑 와이어장력, 와이어 감긴상태 등을 확인후 시공에 반영하여야 한다.		
3.9 주케이블, 행거로프, 핸드로프등의 도장작업의 세부사항은 본 시방서 7-16절 3.14에 따른다.		
3.10 케이블정착은 정착부에 대한 인장시험과 시공성 확인을 검토한 후 시공하여야 한다.		

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
7-19 교량부대시설공 1. 일반사항 1.1 적용범위 본 시방은 구조물의 난간, 신축이음장치, 교량받침, 교면방수, 교면 배수 및 교량점검시설 공사에 적용한다. 1.2 참조규격 KS B 0412 보통공차 - 제1부:개별적인 공차의 지시가 없는 길이 치수 및 각도치수에 대한 공차 KS B 0418 주강품의 보통허용차 KS B 1010 마찰집합용 고장력 6각볼트, 6각너트, 평와셔의 세트 KS D 3507 배관용 탄소 강관 KS D 3517 기계구조용 탄소 강관 KS D 6008 알루미늄합금 주물 KS D 8308 용융아연도금 KS F 4424 교량지지용 포트받침 KS M 6518 가황고무 물리시험 방법 1.3 제출물 1.3.1 본 시방서 1-2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성하여 제출하여야 한다. 1.3.2 다음 사항을 추가로 제출하여야 한다. (1) 재료의 품질 보증서 (2) 재료시험결과서	6-9 교량부대시설공 6-9-1 난간 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 구조물 난간의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-2 공사관리 1.2.2 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.3 총칙편 3-1 자재관리 1.2.4 총칙편 4-1 품질관리 1.2.5 6-1 교량공사 일반 1.2.6 6-3-3 동바리와 거푸집 1.2.7 6-4-1 일반 콘크리트 1.2.8 6-5 철근공 1.2.9 6-7-3 잡철물공 1.3 참조 규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS D 3507 배관용 탄소강관 KS D 3517 기계 구조용 탄소강관 KS D 6008 알루미늄합금 주물 KS D 8308 용융아연도금 1.4 제출물 1.4.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 1.4.2 현장동원 및 철수계획서 계약상대자는 장비 및 인력의 현장동원 및 철수를 위한 계획서를 총칙편 2-2절의 해당사항에 따라 작성한 후 제출하여야 한다. 1.4.3 시험 및 검사계획서 계약상대자는 공사착수전에 시험 및 검사계획서를 총칙편 4-1절의 해당사항에 따라 작성한 후 제출하여야 한다. 1.4.4 제품자료 난간 제조업자는 총칙편 3-1절에 따라 난간의 생산가능 규격, 생산가능량 등 제반사항과 제조업체의 생산현황, 기술자료, 품질관리상태, 설치 지침서, 사용실적 등을 작성한 후 제출하여야 한다.	• 난간 공사에 대하여 소공종으로 분리하여 공사시방서 작성요령에 따라 구성체계를 수정하여 기술함.

시험항목		단위	규격	시험방법
인 장 강 도 신 율 모양의 변화		kgf/cm ²	150 이상	KS M 6518
		%	300 이상	"
		도	45~60	"
가열노화시험	인 장 강 도	kgf/cm ²	130 이상	"
	신 율	%	250 이상	"
	모양의 변화	도	10 이하	"
압 축 영 구 변 형		%	25 이하	"

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
2. 재 료 2.1 난간 2.1.1 철근콘크리트의 재료에 관하여는 본 시방서 7-5절, 7-7절에 따른다. 2.1.2 난간공사에 사용하는 강재는 본 시방서 14-12절에 따른다. 난간에 사용하는 파이프는 KS D 3507 및 KS D 3517에 적합한 것이라야 한다. 2.1.3 알루미늄난간은 KS D 6008의 제7종 AC7A 이상이거나 동등한 제품 이어야 한다. 2.1.4 난간에 사용하는 재료에 대하여는 설계도서에 따라야 하며, 시험성 적서와 견본품을 제출하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 2.2 신축이음장치 2.2.1 신축이음장치에 사용하는 강재는 본 시방서 7-16절에 따른다. 2.2.2 고무는 천연고무 또는 합성고무를 사용하며, 고무의 경도, 인장, 노 화 등의 물리시험은 KS M 6518에 따른다. 또한 고무는 양질의 흑 색 프로포틸렌계 고무를 성형한 것으로 표 7-52에 적합하여야 한다 표 7-52 신축이음장치에 사용하는 고무의 품질기준 2.2.3 신축이음장치에 사용되는 알루미늄 합금은 부식에 대한 저항성이 있 어야 하며, 재료는 표 7-53의 품질기준을 만족하여야 한다.	2. 재 료 2.1 재료 2.1.1 콘크리트에 사용하는 재료는 6-4-1절의 해당사항에 따른다. 2.1.2 철근은 6-5절의 해당사항에 따른다. 2.1.3 난간에 사용하는 강재 파이프는 KS D 3507, KS D 3517 또는 이와 동등 이상의 제품이어야 한다. 2.1.4 알루미늄난간은 KS D 6008의 제7종 AC7A 또는 이와 동등 이상의 제품이어야 한다. 2.1.5 난간에 사용하는 기타 재료에 대하여는 명시된 도면에 따라야 하며, 제품자료를 제출하여 감독자의 승인을 받아야 한다. 3. 시공 3.1 일반사항 3.1.1 슬래브의 신축이음장치가 설치된 부분은 난간부위에도 신축이 가능하 도록 시공계획을 작성하여 감독자의 승인을 득한 후 시공하여야 한 다. 3.2 콘크리트 난간 3.2.1 이 절에서 언급하지 않은 사항은 6-4-1절의 해당사항에 따라야 한다. 3.2.2 교량상부공을 지지하는 동바리 및 거푸집을 제거한 후에 난간을 시공 하여야 한다. 3.2.3 거푸집을 설치할 때는 소정의 선형과 경사에 맞도록 하여 견고하게 설치하고 제거할 때는 콘크리트에 손상을 입히지 않도록 특별히 주의 를 하여야 한다. 3.2.4 프리캐스트 레일부재는 모르타르가 새지 않는 거푸집을 사용하여 제 작하여야 하며, 콘크리트가 충분히 경화한 다음 거푸집을 제거하고 물에 적신 마포 등으로 덮고 최소 5일간 양생하여야 한다. 3.2.5 난간을 설치하기 전이나 설치하는 동안 손상이 된 것은 제거하고 재 시공하여야 한다. 3.3 강재난간 3.3.1 강재난간을 설치할 때는 6-7-3절의 해당사항에 따라 시공하여야 한 다. 3.3.2 콘크리트와 접촉되는 포스트는 세우기 전에 그 표면을 코오킹 콤파운 드로 완전히 칠하여야 하며, 설치가 끝나면 금속표면과 콘크리트 사 이의 틈도 코오킹 콤파운드로 봉하여야 한다. 3.3.3 레일을 설치할 때에는 레일과 레일이 서로 평행이 되도록 하고 레일 포스트와 수직이 되도록 하여야 한다.	

인장강도 N/mm ²	항복점 N/mm ²	신율	경도	화학적 성분(%)					
				Si	Fe	Cu	Mn	Mg	Ti
260 이상	260 이상	2% 이상	90 이상	6.50~ 7.50	0.20 이하	0.10 이하	0.10 이하	0.45~ 0.70	0.08~ 0.25

인장강도 N/mm ²	항복점 N/mm ²	신율	화학적 성분(%)						
			C	Si	Mn	S	P	Cr	Me
1080~ 1280	850 이상	10% 이상	0.39~ 0.45	0.10~0. 40	0.60~ 0.90	0.035 이하	0.035 이하	0.90~ 1.20	0.15~ 0.25

시 험 항 목		단 위	규 격	시험방법
인 장 강 도		kgf/cm ²	150 이상	KS M 6518
신 율		%	300 이상	"
모양의 변화		도	45~60	"
가열노화시험	인 장 강 도	kgf/cm ²	130 이상	"
	신 율	%	250 이상	"
	모양의 변화	도	10 이하	"
압 축 영 구 변 형		%	25 이하	"

인장강도 N/mm ²	항복점 N/mm ²	신율	경도	화학적 성분(%)			
				Al	Fe	Ni	Mn
650 이상	250 이상	20% 이상	160 이상	6.50~ 7.50	0.20 이하	0.10 이하	0.10 이하

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표 7-53 알루미늄계 신축이음장치의 품질기준 〈알루미늄 합금 몸체〉 〈프리스트레싱 볼트〉 〈볼트 정착앵커(동 알루미늄)〉	3.3.4 레일을 절단할때는 거칠거나 들쭉날쭉하지 않도록 곧고 매끄럽게 하여야한다. 3.3.5 요(凹)자형으로 절단 할 때는 미리 작은 구멍으로 제본을 뜯 다음에 시행하여야 한다. 3.3.6 앵커볼트의 구멍은 볼트의 정상 직경보다 50 %까지 크게 할 수 있으며, 최대 13 mm까지 크게 할 수 있다. 3.4 알루미늄난간 3.4.1 절단 (1) 두께가 13 mm 이하인 재료는 가위질, 톱질 또는 기계로 절단하며, 그보다 두꺼울 때는 톱 또는 기계로 절단하여야 한다. (2) 절단된 모서리는 곧고 매끄러워야 하며 너무 거칠거나 들쭉날쭉해서는 안 된다. (3) 어떠한 경우라도 불꽃을 사용하여서는 안 된다. 3.4.2 구부리기 재료를 구부릴 경우에는 200℃의 온도로 30분간 가열하여 작업을 할 수 있다. 단, 재료 원래의 기능을 상실할 우려가 있다고 판단될 때는 감독자의 지시에 따라 상온에서 구부리기 작업을 하여야한다. 3.4.3 리벳 및 볼트구멍 (1) 리벳 및 볼트의 구멍은 한번에 뚫든지 예비 천공하여 확공시키든지 하여 소정의 규격에 맞도록 만들어야 한다. (2) 예비로 천공된 구멍의 크기는 적어도 부재두께의 1/4이상 되어야 한다. (3) 다음의 경우를 제외하고는 구멍의 최종직경은 조임재의 직경보다 7 %이상 커서는 안 된다. ① 신축을 원활하게 하기 위해 도면에 표시한 대로 슬롯(slot)볼트 구멍을 설치할 경우 ② 앵커용 볼트구멍을 뚫을 경우, 이때 볼트 직경은 50 % 최대 13 mm 까지 크게 뚫을 수 있다. 3.4.4 타재료와의 접촉 (1) 알루미늄합금이 다른 금속재료와 접하는 곳에서 접촉면에 알루미늄을 함유한 승인된 코오킹 콤파운드를 완전히 칠하거나 인조 고무가스켓을 끼워야 한다. (2) 알루미늄합금재료는 동, 납 또는 니켈 등의 금속과 접촉하여서는 안 된다. 알루미늄 합금이 콘크리트나 석재와 접하게 될 때도 접촉면에 코오킹 콤파운드로 완전히 칠하여야 한다.	

규격번호	종 류	기 호
KS D 3503	일반 구조용 압연강재	SS400
KS D 3515	용접 구조용 압연강재	SM400, SM490, SM490Y SM520, SM570
KS D 3752	기계구조용 탄소강재	SM45C
KS D 3710	탄소강 단강품	SF490A, SF540A
KS D 4101	탄소강 주강품	SC460
KS D 4102	구조용 고장력 탄소강 및 저합금강 주강품(저망간 주강품)	MnSC1A MnSC2A
KS D 4117	니켈 크롬몰리브덴 단강품	SNCM8, SNCM9
KS D 4301	회주철품	GC250
KS B 1010	마찰접합용 고장력육각볼트 육각너트, 평washer 세트	F8T, F10T

종류	기 호	화 학 성 분							
		C	Si	Sn	P	S	Cr	Ni	Mo
1종	C-13B1	0.15 ~0.30	1.00 이하	1.00 이하	0.040 이하	0.030 이하	11.00 ~15.00	(1)	(2)
2종	C-13B2	0.08 이하	3.00 ~5.00	2.00 이하	0.040 이하	0.030 이하	1.00 ~13.00	2.00 ~7.00	1.00 이하

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
2.3 교량받침 2.3.1 받침에 사용할 철강재료는 표 7-54에 적합하여야 한다. 표 7-54 받침에 사용할 철강재료 2.3.2 로울러 및 지압판에 사용하는 특수 스텐레스강의 성분 및 기계적 성질은 표 7-55, 표 7-56 , 표 7-57에 적합하여야 한다. 표 7-55 종류 기호 및 화학성분 비고 : 필요에 따라 표이외의 합금원소를 첨가할 수 있다. 주 (1) Ni은 1.5% 이하까지 첨가할 수 있다. (2) Mo은 2.0% 이하까지 첨가할 수 있다.	(3) 알루미늄에 콘크리트를 부착시켜야 할 때는 먼저 알루미늄에 아연크롬산염(zinc-chromate) 페인트를 칠하고 충분히 건조시켜야 한다. (4) 슬래브의 신축이음 부위가 설치된 부분은 난간부위에도 신축이 가능하도록 시공계획을 작성하여 감독자의 확인을 받은 후 시공하여야 한다.	

기 호	열 처 리(℃)		기 계 적 성 질			
	소 입 (Hardening)	소 역 (Tempering)	인장강도 (kgf/mm ²)	내 력 (kgf/mm ²)	신 율 (%)	브리넬경도 (Hb)
C-13B ₁ Q ₁	950-1100 급유냉	550-750 급 냉	75 이상	55 이상	12 이상	217 이상
C-13B ₂ Q ₁	800-950 공 냉	580-700 공 냉				

기 호	열 처 리				기 계 적 성 질				
	소 입	고용화 열처리	소 역	석출경화 열처리	인 장 강 도 (kgf/mm ²)	내 력 (kgf/mm ²)	신 율 (%)	비커스 경 도 (Hr)	로크웰 경 도 (HRC)
C-13B ₁ Q ₂	920- 1100 급냉	-	150- 300 급냉	-	150 이상	110 이상	6 이상	505 이상	50 이상
C-13B ₂ Q ₂	-	920- 1100 급냉	-	430- 470 급냉					

C	Si	Mn	P	S	Cr
0.20~ 0.35	1.00 이하	1.00 이하	0.040 이하	0.030 이하	12.00~ 18.00

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표7-56 소입 소역상태의 기계적성질(표면소입에 의한 경우) 표 7-57 소입, 소역상태의 기계적 성질(전체소입에 의한 경우) 주) 경도는 비커스경도 또는 로크웰경도의 어느 한쪽을 측정하면 된다. 2.3.3 로울러 받침의 로울러부 등의 지압강도를 높이기 위하여 고경도 내식성 용접합금층에 살붙임을 하는 경우, 살붙임 합금층의 화학성분은 표 7-58 및 표 7-59에 적합하여야 한다. 표 7-58 살붙임 합금층의 화학성분 비고 : 필요에 따라 표기이외 합금원소를 함유할 수 있다.	6-9-2 교량신축이음 1. 일반사항 1.1 적용범위 1.1.1 개요 이 절은 교량의 신축이음의 일반적인 시공에 적용한다. 1.1.2 주요내용 (1) 강(Steel)제 신축이음장치 (2) 고무제 신축이음장치 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.2 6-1 교량공사 일반 1.2.3 6-6 프리스트레스트 구조물공 1.2.4 13-12 구조용 강재 1.3 참조규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS D 2121 주형용 규사 KS M 6518 가황고무 물리시험 방법 1.4 제출물 1.4.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 1.4.2 시공계획서 계약상대자는 작업시작 전 최소한 7일 전에 최소한 다음 사항을 포함한 시공계획서를 제출하여 감독자의 승인을 득한 후 시공에 임하여야 한다. (1) 상부구조의 온도변화 (2) 활하중에 의한 상부구조 변화 (3) 콘크리트의 크리프와 건조수축 (4) 설치시의 온도, 여유량 등 1.4.3 현장동원 및 철수계획서 계약상대자는 장비 및 인력의 현장동원 및 철수를 위한 계획서를 작성한 후 제출한다. 1.4.4 시험 및 검사계획서 계약상대자는 공사착수전에 시험 및 검사계획서를 작성한 후 제출한다.	교량신축이음에 대하여 소공종으로 분리하여 공사시방서 작성요령에 따라 구성체계를 수정하여 기술함.

표 면 경 도	비 커 스 경 도(H _V)
상 한 치	620
하 한 치	470

구 분	종 류	규 격 번 호	기 호	비 고
받 침 판	고력황동주물 3중 B	JIS H 5102	HBsC3B	
고체 윤활재	천 연 흑 연	KS E 3804	CB1	고체윤활재는 좌기의 흑연에 결합재를 배 합한 것으로 한다.

항 목	규 격	시 험 방 법
비중(25/25℃)	2.10 ~ 2.40	J I S K 6888
융점(℃)	327 ± 10	
인장강도(kgf/mm²)	1.4 이상	
신율(%)	90 이상	

시험항목	공시체	규 격	단 위	비 고
압축항복강도	ø50×100 mm	50.0 이상	MPa	7일, 20℃ 양생
휨강도	40×40×160 mm	25.0 이상	MPa	7일, 20℃ 양생
탄성계수	ø50×100 mm	4.0×10³	MPa	7일, 20℃ 양생

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표 7-59 살붙임 합금층 표면부의 경도 2.3.4 고력황동주물제 받침판에 사용하는 재료는 표 7-60에 적합한 것이어야 한다. 표 7-60 받침판(고력황동주물) 및 고체윤활재 2.3.5 받침판에 불소수지판을 매입하여 사용하는 경우의 불소수지(4불소화에칠렌)성형품은 표 7-61에 적합하여야 한다. 표 7-61 불소수지성형품의 규격	1.4.5 시공상세도 시공상세도면은 다음을 포함하여 작성하여야 한다. (1) 신축이음 설치를 위한 계산서 (2) 설치절차와 신축이음 부품을 나타낸 상세도면 (3) 총이동량이 45 mm이상인 신축이음인 경우 제작도면 1.5 운반, 보관, 취급 1.5.1 신축이음과 봉합재는 완전히 조립된 상태에서 현장으로 수송되어야 한다. 1.5.2 신축이음 부재는 검사 및 승인을 받기 위해서 완전히 공장조립 되어야 한다. 1.5.3 길이 18 m이하의 조립된 신축이음은 중간부에 현장이음이 없어야 한다. 2. 재 료 2.1 재료 2.1.1 신축이음은 설계도서에서 제시된 신축량 및 유간을 충분히 확보할 수 있는 규격의 제품이어야 하며 당해제품의 제품자료를 제출하여 감독자의 승인을 얻은 제품이어야 한다. 2.1.2 신축이음장치에 사용하는 강재는 13-12의 해당 규정에 합격한 것이어야 한다. 2.1.3 고무는 천연고무, 합성고무를 사용하며, 고무의 경도 인장 노화 등의 물리시험은 KS M 6518에 따라야 한다. 2.1.4 에폭시수지 모르타르 (1) 에폭시수지 모르타르의 품질은 다음 표 6-9-2-1과 같으며 시험빈도는 매 공사마다 1회 이상 실시하여야 한다. 표 6-9-2-1 에폭시수지 모르타르 품질기준	

종 목	시 험 방 법	규 격		
		A 종		B 종
		1 종	2 종	
정적전단탄성율 (kg/cm ²)	KSM 6617 (방진고무용 고무재료) (정적전단탄성율)	8±1.0	10±1.0	12±1.0
경 도(눈금)	KS M 6518 (가황고무 물리시험방법) Spring식 경도시험	50±5	60±5	60±5
신장영구늘음(%) (최소값)	KS M 6518(2) 신장 영구늘음시험	400	350	150
내유시험(최대값) 체적변화율(%)	KS M 6518(12) 5.2 체적변화시험 100℃ ×70hr	+120	+120	-
노화시험 1) 25%인장강도 변화율(%) 2) 신장변화율(%)	KS M 6518(4)	-10~ +100 -50 이상	-10~ +100 -50 이상	-10~ +30 -25 이상
압축영구줄음(%)	KS M 6518(7) 압축영구줄음시험	45 이하	45 이하	50 이하
내오존성	KS M 6518의 오존 균 열시험, 50± 5ppm, 20%신장 40℃×96hr	균열이나 심한 변화가 생기지 않을 것		

에폭시수지	주재 : 경화재	1 : 1
규 사	4호사 : 7호사	1 : 1
배 합	에폭시수지 : 규사	1 : 1

시험항목		단위	규격	시험방법
인 장 강 도		MPa	15.0 이상	KS M 6518
신 율		%	300 이상	"
경 도 시 험		경도(Ms)	45~60	"
가열노화시험	인 장 강 도	MPa	13.0 이상	"
	신 율	%	250 이상	"
	경 도 변 화	경도(Ms)	10 이하	"
압 축 영 구 변 형		%	25 이하	"

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
2.3.6 합성고무의 물리적성질은 표 7-62에 적합하여야 한다. 표 7-62 합성고무의 물리적 성질	(2) 에폭시수지 모르타르의 배합(중량비)는 다음 표 6-9-2-2와 같다. 표 6-9-2-2 에폭시수지 모르타르의 배합(중량비) (3) 에폭시수지 모르타르에 사용하는 규사는 KS D 2121에 합치하거나 동등 이상의 재료이어야 한다. 2.1.5 탄성 봉합재(seal)는 실리콘계, 에폭시고무계 또는 부틸고무계씨일재로서 바닥판 또는 포장과 밀착되며, 신축에 잘 견디고 고내후성의 것을 사용하여야 한다. 2.1.6 백업재는 폴리우레탄 폼 또는 그와 동등한 성능을 가진 것으로 비중은 0.05-0.1 이상이어야 한다. 2.1.7 신축이음 봉합(seal) 고무는 양질의 흑색 프로필렌계 고무를 성형한 것으로 다음 표 6-9-2-3에 적합한 것이어야 한다. 표 6-9-2-3 신축이음 봉합 고무품질기준	
2.4 교면 방수 2.4.1 쉬트방수 (1) 일반 사항 ① 방수용 재료는 공사에 사용하기 15일 전에 방수재료의 품질보증서를 감독자에게 제출하여 승인을 받아야 한다. ② 교면 방수에 앞서 시험시공을 실시하고 그 결과에 대하여 감독자의 승인을 받은 후 시공하여야 한다. (2) 재질의 검사 방수재의 시험 평가시 품질기준은 표 7-63 및 표 7-64에 적합하여야 한다.	2.1.8 신축이음장치에 사용하는 알루미늄합금은 부식에 대한 저항성이 있어야 하며, 재료는 다음 표 6-9-2-4의 품질기준에 적합하여야 한다.	

항 목	기 준
인장강도(kgf/cm ² , 20℃)	가로 : 8 이상, 세로10 이상
신율(최대인장시, %)	25 이상
가역수축율(180℃, 30분, %)	±1.0
인열강도(kgf)	2.0 이상
섬유종류	폴리에스터 장섬유 부직포
두께(mm)	1.0±0.3
단위중량(g/m ²)	180

항 목	기 준(4.0mm)
인장강도(kgf/cm ² , 20℃)	10 이상
신율(최대 인장시, %)	25 이상
인열강도(kg, 20℃)	3.1 이상
저온 가요성(-10℃, 4시간)	5개중 4개가 이상 없을것
흡수 팽창성(50℃, 72시간, %)	±1.0
내염수성(3%식염수, 15일, 20℃)	이상 없을것
내알카리성(포화Ca(OH) ₂ , 15일, 20℃)	이상 없을것
면적당 중량(kg/m ²)	4.9 이상
저온 부착성 시험(-15℃, 1시간)	보강재와의 부착성에 이상 없을것
내열시험(95℃, 6시간, mm)	늘어진 길이는 2 이하

인장강도 N/mm ²	항복점 N/mm ²	신율	경도	화학적 성분(%)					
				Si	Fe	Cu	Mn	Mg	Ti
260 이상	260 이상	2% 이상	90 이상	6.50~7.50	0.20 이하	0.10 이하	0.10 이하	0.45~0.70	0.08~0.25

인장강도 N/mm ²	항복점 N/mm ²	신율	화학적 성분(%)						
			C	Si	Mn	S	P	Cr	Me
1080~1280	850 이상	10% 이상	0.39~0.45	0.10~0.40	0.60~0.90	0.035 이하	0.035 이하	0.90~1.20	0.15~0.25

인장강도 N/mm ²	항복점 N/mm ²	신율	경도	화학적 성분(%)			
				Al	Fe	Ni	Mn
650 이상	250 이상	20% 이상	160 이상	6.50~7.50	0.20 이하	0.10 이하	0.10 이하

시험항목	품 질 기 준	적용시험항목	비 고
팽창율	재령 7일기준 - 수축보상용 콘크리트: 150×10 ⁻⁶ ~250×10 ⁻⁶ - 화학적 프리스트레스용 콘크리트: 200×10 ⁻⁶ ~700×10 ⁻⁶ - 공장제품에 사용하는 화학적 프리스트레스용 콘크리트: 200×10 ⁻⁶ ~1,000×10 ⁻⁶	KS F 2562 참고1의 A법	
블리딩율	1 % 이하	KS F 2414	
슬럼프	15 cm 이상	KS F 2402	
압축강도	f ₂₈ =400 kg/cm ² (39.2 Mpa)	- 수축보상용:KSF 2403, KS F 2405 - 화학적프리스트레스용: KS F 2562	15×30cm

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표 7-63 부직포의 품질 기준	표 6-9-2-4 알루미늄계 신축이음장치의 품질기준	
	〈알루미늄 합금 몸체〉	
	〈프리스트레싱 볼트〉	
	〈볼트 정착앵커(동 알루미늄)〉	
표 7-64 방수쉬트의 품질 기준		
주) 방수 쉬트에 사용되는 아스팔트는 개질 아스팔트 사용	2.1.9 무수축 콘크리트 무수축 콘크리트의 품질은 표 6-9-2-5와 같으며, 시험빈도는 매 공사마다 1회 이상 실시하여야 한다. 표 6-9-2-5 무수축 콘크리트 품질기준	
2.4.2 도막 방수 (1) 합성고무 도막계 방수재		
	2.1.10 신축이음에 사용하는 기타 재료에 대하여는 제작 도면에 따라야 한다.	

항 목	표 준 값	시 험 방 법
작 업 성	포장작업에 지장이 없을 것	JIS K5400
지속 건조시간(20℃)	6시간 이내	JIS K5400
불 휘 발 성 (%)	30 이상	JIS K6839
인장강도(20℃, kgf/m ²)	15 이상	JIS K6839
최대 하중시 신장율(%)	450 이상	JIS K6021
내 굴 곡 선 (-10℃)	직경 10mm의 심봉에 절속시 견디는 것	JIS K5400
내 알 카 리 성 (20℃)	포화 Ca(OH) ₂ 용액에 15일간 침수시 이상없을것	JIS K5400
내 염 수 성 (20℃)	3% 식염수에 15일간 침수시 이상 없을 것	JIS K5400

항 목	표 준 값	시 험 방 법
침 입 도 (원추침, mm)	2 ~ 5	-
연 화 점(℃)	80 이상	JIS K2207
인장강도(20℃, kgf/m ²)	3.5 이상	JIS K6021
최대 하중시신장율(%)	300 이상	JIS K6021
내 알 카 리 성 (20℃)	포화 Ca(OH) ₂ 용액에 15일 간 침수시 이상없을것	JIS K5400
내 염 수 성 (20℃)	3% 식염수에 15일간 침수 시 이상 없을 것	JIS K5400

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표 7-65 합성고무 도막계 방수재의 기준 (2) 아스팔트 도막계 방수재 표 7-66 아스팔트 도막계 방수재의 기준	3. 시공 3.1 일반사항 3.1.1 신축이음장치의 시공은 전문적 지식과 경험이 풍부한 기술자의 지도 아래 시공하여야 한다. 3.1.2 모든 신축이음장치는 설계도서에 표시한 규정에 맞도록 정확히 시공하여야 한다. 3.2 조정 3.2.1 보다 정확한 정보가 없는 경우 설치온도는 콘크리트 구조물에서는 신축이음장치 설치전 48시간 동안의 구조물 아래의 평균 그늘 온도를 취하여야 하고 주부재가 강재인 구조물에 대해서는 신축이음장치 설치전 24시간 동안의 평균 그늘 온도를 취하여야 한다. 3.2.2 신축량은 상부구조의 온도변화, 활하중에 의한 상부구조의 변위, 콘크리트의 크리프와 건조수축, 설치시의 여유량 등을 고려하여 산정하여야 한다. 3.2.3 콘크리트교에서는 건조수축과 크리프의 수축량이 대단히 크게 작용하므로 계약상대자는 이를 필히 고려하여 유간을 결정하여야 한다. 3.2.4 장대구조물의 경우에는 설치온도 설정시의 부정확성과 신축이음장치 유간을 측정한 시점과 신축이음장치 설치를 하는 시점 사이에 발생할 수 있는 상부구조의 이동에 대응하기 위해서 신축이음장치 유간에 허용오차를 포함시켜야 한다. 3.2.5 장대구조물의 신축이음장치 설계시에는 가장 빠른 시간안에 신축이음장치 조정과 완성을 할 수 있는 장치, 세목 및 절차를 우선적으로 고려하여야 한다. 3.2.6 주부재에 대한 신축이음장치 지지부의 연결은 수평, 수직, 회전의 조정이 가능하여야 한다. 3.2.7 시공줄눈과 블록아웃은 신축이음장치의 설치와 조정전에 뒷채움 및 주요구조부재 요소의 설치가 실질적으로 가능한 곳에 사용하여야 한다. 3.3 임시지지부재 3.3.1 바닥 신축이음장치는 영구부재가 만들어질 때까지 또는 타설 콘크리트의 초결이 끝날 때까지는 적정 위치에서 연결부재를 지지하기 위한 임시장치가 설치되어야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3. 시 공 3.1 난간(Railings)설치 3.1.1 콘크리트 난간 (1) 콘크리트는 본 시방서 7-5절에 따라 시공하여야 한다. (2) 교량상부공을 위한 지간의 동바리 및 거푸집은 제거한 후에 난간을 시공하여야 한다. (3) 거푸집을 설치할 경우에는 소정의 선형과 구배에 맞도록 하여 견고하게 설치하고, 제거시에는 콘크리트에 손상을 입히지 않도록 주의하여 제거하여야 한다. (4) 마무리 작업을 할 때에는 구석이나 모서리가 곧고 바르게 하여야 하며, 깨어지거나 금이 가서는 안된다. 3.1.2 강재 난간(Steel railing) (1) 강재난간을 설치할 때는 본 시방서 7-16절에 따라 시공하여야 한다. (2) 콘크리트와 접촉되는 포스트는 세우기 전에 그 표면을 코오킹 콤파운드로 완전히 칠해야 하며, 설치가 끝나면 금속표면과 콘크리트 사이의 틈도 코오킹콤파운드로 봉해야 한다. (3) 레일을 설치할 때는 레일과 레일이 서로 평행이 되도록 하고 레일포스트와 수직이 되도록 하여야 한다. (4) 레일을 절단할 때는 거칠거나 들쭉날쭉하지 않도록 곧고 매끄럽게 하여야 한다. 깎자형으로 절단 할 때는 미리 작은 구멍으로 제본을 뜯 다음에 시행하여야 한다. 앵커볼트의 구멍은 볼트의 정상 직경보다 50%까지 크게 할 수 있으며, 최대 13mm(1/2 in)까지 크게 할 수 있다. 이음부는 설계도서에 표시한 대로 주의깊게 설치하여야 한다. 3.1.3 알루미늄난간(Aluminum railing) (1) 알루미늄난간 및 차량용 방호책의 조립 및 시공은 관련 전문건설업 면허를 소지한 업체의 전문기술자에 의해 시공하여야 하며, 공사착수 전에 감독자의 승인을 받아야 한다. 알루미늄난간의 조립 및 설치는 본 시방서 7-16절에 따라 시공하여야 한다.	3.4 현장이음 3.4.1 단계별 시공과 18 m보다 긴 신축이음장치를 사용하는 경우에는 교축직각방향 현장이음에 대한 설계세목에 따라 배치되어야 한다. 실용상 가능하다면 이음부는 바퀴가 지나가는 곳이나 배수지역에 위치하지 않도록 하여야 한다. 3.4.2 이음부는 피로수명을 최대로 할 수 있도록 선정하여야 한다. 3.4.3 단계별 시공을 위해 설치되는 현장이음은 이음 연결을 하기 위한 충분한 공간을 확보하기 위해서 다른 시공줄눈과 연관해서 위치시켜야 한다. 3.4.4 신축이음장치 설치가 완전히 끝날 때까지는 영구적인 봉합재를 설치하지 않도록 하는 사항이 포함되어야 한다. 실용적인 경우 하나의 연속부재로 설치가능한 봉합재만을 사용하여야 한다. 현장이음을 피할 수 없는 곳에서는 이음부를 가황처리하여야 한다. 3.5 신축이음장치 설치 3.5.1 신축이음장치 설치시 설계도서에 주어진 규격과 위치대로 정밀 시공하되, 시공시 설치온도를 측정하여 설계도서와 상이할 경우에는 이를 고려한 계산서 및 상세도면을 감독자에 제출하여 승인을 득한 후 시공하여야 한다. 3.5.2 계약상대자는 신축이음장치 설치를 위한 슬래브 단부 보강부가 설치하고자 하는 신축이음장치 설치에 적합한지 여부를 시공전에 확인하여야 한다. 설계도서에 제시된 내용이 미흡하거나 슬래브 단부 보강부의 규격이 설치하고자 하는 신축이음장치와 부적합할 경우 계약상대자는 별도의 보완대책을 수립하여 감독자의 승인을 얻은 후 시공하여야 한다. 3.5.3 슬래브 시공시 교대와 슬래브 또는 슬래브 상호간 최소유간이 신축이음장치의 최소유간 보다 10 mm정도 크게 유지되도록 시공하여야 한다. 3.5.4 신축이음장치 설치를 위한 블록아웃은 설치하고자 하는 신축이음장치의 규격에 맞추어 시공하여야 한다. 3.5.5 신축이음장치의 유간은 설치시의 온도에 맞추어 신축량을 사전 계산한 다음 정밀하게 세팅(setting)하여야 하며 앵커 바(anchor bar) 및 보강철근은 슬래브 철근과 견고히 용접하여 감독자의 검측을 받아야 한다. 3.5.6 신축이음장치의 앵커철근은 보강철근에 용접하여 정착시키고, 후 타설콘크리트 시공시 위치가 뒤틀리지 않도록 충분한 용접을 하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(2) 절 단 두께가 13mm(1/2 in) 이하인 재료는 가위질, 톱질 또는 기계로 절단하며, 그보다 두꺼울 때는 톱 또는 기계로 절단하여야 한다. 절단된 모서리는 곧고 매끄러워야 하며, 너무 거칠거나 들쭉날쭉하여서는 안된다. 뿔자형으로 절단할 때는 미리 드릴로 절단선을 따라 구멍을 낸 다음 절단하여야 한다. 어떠한 경우라도 불꽃을 사용하여서는 안된다. (3) 구부리기 재료를 구부릴 경우에는 200℃의 온도로 30분간 가열하여 작업을 할 수 있다. 단, 재료의 기능을 상실할 우려가 있다고 판단될 때에는 감독자의 승인을 받아 상온에서 구부리기 작업을 할 수 있다. (4) 리벳 및 볼트 구멍 리벳 및 볼트의 구멍은 한 번에 뚫든지 또는 예비천공하여 확공시키든지 하여 소정의 규격에 적합하도록 만들어야 한다. 예비로 천공된 구멍의 크기는 적어도 부재두께의 1/4 이상 되어야 한다. 다음의 경우를 제외하고는 구멍의 최종 직경은 조임재의 직경보다 7% 이상 커서는 안된다. ① 신축을 원활하게 하기 위해 설계도서에 표시한 대로 스로트 볼트구멍을 설치할 경우 ② 앵커용 볼트구멍을 뚫을 경우에는 볼트직경의 50%, 최대 13mm(1/2 in)까지 크게 뚫을 수 있다. (5) 타 재료와의 접촉 ① 알루미늄 합금이 다른 금속재료와 접하게 되는 곳에는 접촉면에 알루미늄을 함유한 승인된 코오킹 콤파운드(Caulking compound)로 완전히 칠하거나 인조고무 가스켓(Synthetic rubber gasket)을 끼워야 한다. ② 알루미늄 합금재료는 동, 납 또는 니켈 등의 금속과 접촉하여서는 안된다. 알루미늄 합금이 콘크리트나 석재와 접하게 될 때도 접촉면에 코오킹 콤파운드로 완전히 칠하여야 한다. ③ 알루미늄에 콘크리트를 부착(Bond)시켜야 할 때에는 먼저 알루미늄에 징크-크로메이트 페인트(Zinc-chromate paint)를 칠하고 충분히 건조시켜야 한다. (6) 슬래브의 신축이음장치가 설치된 부분은 난간부위에도 신축이 가능하도록 시공계획을 작성하여 감독자의 확인을 받은 후 시공하여야 한다.	3.5.7 신축이음장치 세팅(setting)은 평탄성이 유지될 수 있도록 정밀하게 시공하여야 하며 블록아웃 부위는 압력수 또는 공기압축기를 이용하여 깨끗하게 청소하여야 한다. 3.5.8 아스팔트 교면 포장의 경우 침하를 고려하여 신축이음장치를 포장면보다 5 mm정도 낮게 설치하여야 한다. 3.5.9 무수축 콘크리트는 진동다짐기를 사용하여 밀실한 콘크리트가 되도록 시공하여야 하며, 콘크리트 타설중 신축이음장치 세팅(setting)상태가 변형되지 않도록 주의하여 시공하여야 한다. 3.5.10 콘크리트 타설시 신축이음장치 표면 흠으로 콘크리트가 들어가지 않도록 비닐 등으로 덮개를 하여야 하며 마무리면은 신축이음장치 표면과 일치되도록 평탄하게 마무리하여야 한다. 3.5.11 콘크리트 타설시 충분한 다짐이 이루어져야 하며 양생시 건조수축에 의한 균열방지에 주의하여야 한다. 3.5.12 무수축콘크리트 시공후 모서리 파손 방지를 위해 모따기를 하고 콘크리트 표면을 마무리하여야 한다. 3.5.13 콘크리트 타설후 양생기간동안 차폐시설을 충분히 설치하여 차량이나 사람에 의한 충격이나 진동을 방지하여야 한다. 3.5.14 트랜스플렉스형의 경우 양생후 조임(또는 고정) 너트 및 고무판을 제거한 후 유간부의 거푸집 등 불필요한 이물질과 고무판 하부 흠 내부에 있는 모르타르 등을 완전히 제거하여야 하며 실런트를 도포한 다음 고무판 및 조임(또는 고정) 너트를 재설치 하여야 한다. 3.5.15 설계도서에 제시된 신축량, 유간장은 보통 상온 15 ℃를 기준으로 한 것이므로 계약상대자는 강교 또는 빔 제작에 앞서 제작시 온도와 상온 15℃와의 온도차에 의한 신축량을 계산한 다음 감독자의 확인을 받은 후 설치하여야 한다. 3.6 강제 신축이음장치 3.6.1 강제 신축이음장치는 콘크리트 슬래브의 단면과 일치하도록 공장에서 제작하여 판, 각 및 기타 구조적인 형상이 정확한 것을 사용하여야 한다. 3.6.2 제작법 및 도장 등은 해당 KS규격, 설계도서 및 감독자 지시에 따라야 한다. 완성된 강제 신축이음장치의 표면은 정확한 평면이어야 하며, 취급도중 변형이 일어나지 않도록 각별히 주의하여야 한다. 3.6.3 신축이음장치 설치부분을 절단한 후 정리하여, 신·구 콘크리트 접착을 양호하게 하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.2 신축이음장치 설치 3.2.1 유간결정 신축이음장치는 교량의 온도변화, 콘크리트의 크리이프, 건조수축 및 하중에 의한 거더단부의 변위를 고려하여 유간을 결정하여야 한다. 3.2.2 Steel 제품 특수 산화강철을 사용하여 차량 접촉면과 앵커 부품이 일체로 제작되어 있으며, 방수가 완벽하여 내구성이 양호한 제품이어야 하고 시공순서는 다음과 같다. (1) 신축이음장치를 설치하기 위하여 설치부위를 Block out 한다. (2) 포장면 상단에 앵글(벨런스 조정용)을 부착하여 설치한다. (3) 교량 슬래브(D13mm 이상, 200mm 이하)철근과 신축이음장치의 앵커바(Anchor bar)에 철판을 산소용접(P.C 구조물인 경우)하여 해머로 충격을 가해 문제점이 없는지를 확인한다. (4) 무수축 콘크리트를 타설하면서 봉진동기를 사용하여 다짐 및 양생을 철저히 하여야 한다. 3.2.3 고무제품 고무는 인장강도, 신율, 경도 등의 품질기준을 만족시키는 재질로 내마모성 및 내구성이 우수하며, 유지보수가 용이하고, 차량 통과시는 충격과 소음을 흡수하는 제품이어야 하며 시공순서는 다음과 같다. (1) 신축이음장치를 설치하기 위하여 설치부위를 Block out 한다. (2) 앵커볼트 및 강재 형틀을 설치한다. (3) 무수축 콘크리트 타설 및 양생후에 강재 형틀을 철거한다. 3.2.4 알루미늄 합금제품 (1) 신축이음장치를 설치하기 위하여 설치부위를 Block out한다. (2) 보강철근을 가공하고 조립하여 설치한다. (3) 프리스트레싱 볼트를 조립하여 신축이음장치에 결합하여 설치한다. (4) 고강도 콘크리트 타설 및 양생을 실시한다. (5) 콘크리트가 기준강도에 도달하면 프리스트레싱 볼트로 긴장한다. 3.2.5 설치시 유의사항 (1) 설계도서에 제시된 신축량, 유간장은 상온 15℃를 기준으로 한 것이므로 시공자는 강교 또는 빔 제작에 앞서 제작시 온도와 상온 15℃와의 온도차에 의한 신축량을 계산한 다음 감독자의 확인을 받은 후 설치에 착수하여야 한다. (2) 교대 및 교각은 온도변화에 관계없이 설계도서에 주어진 규격과 위치대로 정밀하게 시공하여야 하며, 교대 및 교각의 좌표와 실제 교량연장과의 일치 여부를 확인한 다음에 시공하여야 한다.	3.6.4 신축이음장치는 콘크리트를 타설전에 거푸집에 맞추어 넣은 다음 감독자가 승인한 방법으로 고정하여 콘크리트를 비벼넣고 잘 다져야 한다. 이때 신축이음 장치 위치나 모양이 변하지 않도록 주의하여야 한다. 3.6.5 콘크리트를 칠 때 앵커부 주위를 특히 주의하여 잘 다지고 모서리부와 콘크리트를 채우기 곤란한 부분의 공간도 잘 채워지도록 하여야 한다. 3.6.6 포장면의 수직, 수평편차가 +2 mm이내로 유지되도록 하고 편차가 허용범위 이상일 경우 면갈이를 하여야 한다. 3.6.7 양생방법은 무수축콘크리트를 3일간 습윤양생하며, 교통개방은 최소 7일 양생 후에 한다. 3.7 고무제 신축이음장치 3.7.1 계약상대자는 작업하기전에 사용할 봉합재의 품질보증서를 감독자에게 제출하여야 한다. 일단 선정된 봉합재는 감독자의 서면승인 없이는 타제품으로 변경시켜서는 안된다. 3.7.2 포장을 절단할 때에는 절단기를 사용하여 지시된 폭과 깊이에 맞도록 정확히 절단하여야 한다. 별도 지시가 없으면 절단작업은 교량중심선에 시작하여 난간의 뒷부분까지 1회의 작동으로 진행하여야 하며, 이때 바닥판면이 손상을 받지 않도록 주의하여야 한다. 3.7.3 포장을 철거할 때는 충분히 조각을 내어 부석, 레이턴스, 유제 등을 완전히 제거하여야 한다. 3.7.4 교량면과 접속부를 레벨로 각 5 m씩 측정한 결과 +2 mm 이내로 되게 하여야 한다. +2 mm 이상일 때는 면 갈기후 시공하여야 한다, 3.7.5 바닥판 유간부를 점검하여 이상이 있을 때는 감독자에게 보고하여 지시를 받아야 한다. 3.7.6 거푸집은 에폭시수지 모르타르나 콘크리트를 칠 때 잘 견디고 직선을 유지할 수 있는 재료를 사용하여야 하며, 높이를 정확히 알 수 있도록 레벨용 도구를 조합하여 설치하여야 한다. 3.7.7 에폭시수지 모르타르는 전문적인 지식을 가진 기술자의 지도아래 충분한 주의를 기울여 시공하여야 한다. 3.7.8 앵커볼트는 콘크리트를 칠 때 잘 견디도록 설치하여야 하며 정착시의 온도를 고려하여 정확히 고정하여야 한다. 3.7.9 앵커볼트 간격은 공장제작시 기준간격에다 온도에 의한 보정량을 가감하여 설치토록 하여야한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(3) 신축이음장치는 유간이 적을수록 구조적으로 유리하므로 최소유간이 확보되는 범위내에 가급적 유간이 적게 되도록 설치하여야 한다. (4) 시공자는 신축이음장치 설치를 위한 슬래브 단부 보강부가 설치하고자 하는 신축이음장치 에 적합한지 여부를 공사착수 전에 확인하여야 하며, 설계도서에 제시된 내용이 미흡하거나 슬래브 단부 보강부의 규격이 설치하고자 하는 신축이음장치와 부적합할 경우에는 별도의 보완대책을 수립하여 감독자의 승인을 받은 후 시공하여야 한다. (5) 슬래브 시공시 교대와 슬래브 또는 슬래브 상호간의 유간은 온도상승시의 최소유간이 신축이음장치의 최소유간보다 10mm정도 크게 유지되도록 시공하여야 한다. (6) 신축이음장치 설치를 위하여 신축이음장치의 규격, 슬래브 단부 보강부의 규격, 보강철근 및 블록제거 위치에 대한 시공 상세도면을 작성하여 감독자의 승인을 받은 후 시공하여야 하며, 노출철근은 신축이음장치와의 연결이 용이하도록 시공하여야 한다. (7) 신축이음장치는 설계도서에 제시된 신축량 및 유간을 충분히 확보할 수 있는 규격의 제품이어야 하며, 당해제품의 시험성적서를 제출하여 감독자의 승인을 받은 제품으로 매 제품마다 제조자 표시가 된 제품이어야 한다. (8) 신축이음장치의 유간은 설치시의 온도에 맞추어 신축량을 사전 계산한 다음 정밀하게 설치하여야 하며, Anchor bar 및 보강철근은 슬래브 철근과 견고하게 용접하여 감독자의 승인을 받아야 한다. (9) 신축이음장치 설치는 평탄성이 유지될 수 있도록 정밀하게 시공하여야 하며, 압력수 또는 공기압축기를 이용하여 깨끗하게 청소하여야 한다. (10) 무수축 콘크리트는 진동기를 사용하여 밀실한 콘크리트가 되도록 시공하여야 하며, 콘크리트 타설중 신축이음장치 설치상태가 변형되지 않도록 주의하여 시공하여야 한다. (11) 콘크리트 타설시 신축이음장치 표면 흠으로 콘크리트가 들어가지 않도록 비닐테이프등으로 덮개를 하여야 하며, 마무리면은 신축이음장치 표면과 일치되도록 평탄하게 마무리 하여야 한다. (12) 콘크리트 타설후 양생기간 동안 차폐시설을 설치하여 차량이나 사람에 의한 충격 또는 진동을 방지하여야 한다. (13) 트랜스 후렉스형을 설치할 경우에는 양생후 앵커볼트 및 고무판을 제거하고 유간부의 거푸집 등 불필요한 이물질과 고무판 하부 흠 내부에 있는 모르터 등을 완전히 제거하여야 하며, 실린트를 도포한 다음 고무판 및 앵커볼트는 재설치하여야 한다.	3.7.10 보강철근을 설치할 때는 바닥판 앵커용 철근에 용접으로 고정하고, 바닥판과 나중에 칠 콘크리트가 충분히 일체화되도록 하여야한다. 3.7.11 콘크리트를 칠 때는 바이브레이터를 사용하여 콘크리트가 구석구석까지 채워지도록 하여야 한다. 3.7.12 신, 구 콘크리트의 이음부에는 승인된 접착제를 발라야 한다. 3.7.13 무수축콘크리트 타설시 적당한 다짐을 실시하여 강재 형틀에 공기 구멍을 만들어 형틀바닥 부분의 공기를 배출시켜 신축이음장치 설치시 접착성을 증대하여야 한다. 3.7.14 강재 형틀은 48시간 경과후 제거하고 양생포를 덮은 후 살수하여 7일간 습윤양생하여야 한다. 3.7.15 트랜스플렉스형 신축이음장치는 무수축콘크리트 타설 15일후 바닥면을 청소하고 접착제를 충분히 도포하여 경화시간(동절기 3시간, 하절기 1시간)이내에 설치하여야 한다. 3.7.16 콘크리트가 소정의 강도에 달했을 때 정착도구를 사용하여 조인트를 정착시켜야 한다. 앵커볼트를 조일 때는 토오크렌치를 사용하여 충분히 조여야 한다. 3.8 현장 품질관리 3.8.1 계약상대자는 교량바닥 신축이음장치를 설치한 후에 교량바닥을 최종적으로 정리할 때까지 교량바닥 신축이음장치를 보호장치로 덮어주어야 한다. 3.8.2 계약상대자는 신축이음장치 설치 후 최종 승인전에 감독자 입회하에 신축이음장치를 통한 누수여부 시험을 실시하여야 한다. 신축이음장치 봉합재에서의 누수발생시 계약상대자는 대책을 수립하여 감독자의 승인을 얻은 후 재시공하여야 한다. 이때 누수시험은 다음과 같은 방법으로 실시한다. (1) 신축이음장치 전 구간에 대해서 깊이 25mm 이상 정도의 물을 흐르게 하거나 고이게 하여 15분이상 차수시켜야 한다. (2) 이와 같이 물이 공급되는 15분 동안 신축이음이 설치된 콘크리트면에 대해서 누수여부를 조사하여야 하며, 물 공급이 끝난 후 45분 동안 신축이음이 설치된 부위의 콘크리트면에서 물이 떨어지거나 습윤상태를 나타내는지를 조사하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	(3) 신축이음 아래의 콘크리트면에 물방울이 맺혀 떨어지지 않는 경우 누수가 없다고 판단하여도 좋다. 그러나 극히 일부분에 나타나는 습윤면은 불합격의 요인으로 간주되지 않는다. (4) 신축이음 설치 후 누수여부시험 과정에서 누수가 발생한 경우 누수가 발생하는 위치를 찾아서 누수를 차단하는데 필요한 모든 조치를 취하여야 하며 원래의 시험과 동일한 방법으로 누수여부 시험을 재 실시하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(14) 배수기능의 불량으로 인하여 플레이트 거어더 및 슈의 부식원인이 되고 있으므로 교면수는 신축이음장치 전방의 배수장치를 이용하여 처리하며, 신축이음부 하단에 별도의 배수관을 설치하여야 한다. (15) 콘크리트를 친후 쉬트 양생재를 사용하여 콘크리트가 설계강도에 달할 때까지 습윤 및 보온상태로 유지하여 양생시켜야 한다. (16) 콘크리트가 설계강도에 달했을때 정착도구를 사용하여 조인트를 정착시켜야 한다. 3.3 교량받침 3.3.1 일반사항 (1) 받침은 일반적으로 부재를 조립하기 전에 정확한 위치에 설치하여야 한다. 이때 승인된 모르터를 사용하여 받침하면과 교각 또는 교대의 코핑에 충분히 밀착되도록 주의하여 시공하여야 한다. (2) 부재의 조립후 교량받침을 설치할 경우에는 받침하면에 모르터를 충분히 퍼지게하여 하부구조의 윗면에 충분히 밀착되도록 시공하여야 한다. (3) 시공 및 유지보수를 위하여 형하공간을 확보하고, 형하공간 확보를 위한 돌출부는 시공계획서를 작성하여 감독자에게 승인을 받은 후 시공하여야 한다. 3.3.2 앵커볼트의 설치 (1) 교대 및 교각에 앵커볼트를 설치할 경우에는 콘크리트 치기 중에 콘크리트속에 구멍을 만들어 주어야 한다. 구멍은 볼트직경보다 5cm 이상 큰 목편 또는 파이프 등에 기름을 칠해 삽입하여 두고 콘크리트가 적절히 경화한 후에 제거하여 만든다. 앵커볼트 볼트 구멍의 직경은 10cm 이하가 되어서는 안된다. (2) 감독자의 승인을 받은 경우에는 콘크리트를 친 후에 구멍을 뚫거나 콘크리트를 칠 때 직접 앵커볼트를 설치할 수도 있다. 콘크리트를 친 후 구멍을 뚫는 경우에는 볼트직경보다 2.5cm정도 크게하여야 한다. (3) 앵커볼트는 바른 위치에 정확히 세우고, 틈새는 무수축 모르터로 완전히 메워야 한다. (4) 신축슈 로울러, 로커 등에 사용하는 앵커볼트의 설치위치는 가설시의 온도를 고려하여야 한다. 가동단 앵커볼트의 너트는 구조물이 자유롭게 팽창·수축할 수 있도록 조절하여야 한다.	6-9-3 교량 받침 1. 일반사항 1.1 적용범위 1.1.1 요약 이 절은 교량 받침을 제작 설치하는데 필요한 일반적인 사항에 관하여 적용한다. 1.1.2 주요내용 (1) 앵커볼트의 설치 (2) 무수축 모르타르 (3) 받침 및 받침판의 설치 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.3 참조규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS B 0412 보통공차-제1부: 개별적인 공차의 지시가 없는 길이치수 및 각도치수에 대한 공차 KS B 0418 주강품의 보통 허용차 KS D 3515 용접 구조용 압연 강재 KS D 3698 냉간 압연 스테인리스 강판 및 강대 KS D 4102 구조용 고장력 탄소강 및 저 합금강 주강품 KS F 4420 교량 지지용 탄성받침 KS F 4424 교량 지지용 포트받침 KS D 3501 열간 압연 연강판 및 강대 KS D 3503 일반 구조용 압연 강재 KS M 3523 폴리테트라 플루오로에틸렌 판 KS M 6518 가황 고무 물리 시험 방법 KS M 6783 가황 고무의 인열 시험 방법 1.4 용어의 정의 1.4.1 탄성중합체(elastomer) : 압력을 가하여 상당한 변형이 있는 후 그 압력을 제거하면 초기의 크기와 형상으로 복원되는 고분자 물질로서 여기에는 고무부품이나 고무부품의 생산에 사용하는 복합화합물을 말한다. 1.4.2 보강판 : 탄성중합체의 내부 고무층과 적층을 이루는 보강철판을 말한다. 1.4.3 상하 받침판 : 교량의 상부 슬라브 하면과 하부 구조물 상면 사이에 탄성받침을 고정하는 받침판(상.하 덮개)을 말한다.	교량 받침에 대하여 소공종으로 분리하여 공사시방서 작성요령에 따라 구성체계를 수정하여 기술함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	1.4.4 탄성받침(elastomeric bearing) : 한 개 이상의 보강판과 탄성 중합체가 교대로 보강되어 블록화된 제품을 말한다. 1.4.5 적층받침(laminated bearing) : 한 개이상의 보강판이 경화시 고무와 화학적으로 결합되어 내부적으로 보강된 받침으로 일반적인 탄성받침(B형)을 말한다. 1.5 제출물 1.5.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 본 절의 공사계획에 맞추어 시공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 1.5.2 현장동원 및 철수계획서 계약상대자는 장비 및 인력의 현장동원 및 철수를 위한 계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 1.5.3 시험 및 검사계획서 계약상대자는 공사착수 전에 시험 및 검사계획서를 작성한 후 제출하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.4 무수축 모르터 3.4.1 받침판의 하부면과 교대 또는 교각의 코핑사이에 충전하는 모르터와 앵커볼트 구멍의 틈을 메우는 모르타르는 별도의 지시가 없는 한 무수축 모르터로 시공해야 한다. 3.4.2 무수축 모르터는 상부(box girder, beam, slab 등)시공 최소 7일전에 타설하여 충분한 강도가 발휘될 수 있어야 한다. 3.4.3 무수축 모르터의 시공에 관해서는 설계도서 및 감독자의 지시에 따라 엄밀히 시공하여야 한다. 3.4.4 설치완료후에는 반드시 습윤양생을 실시하여야 하며, 무수축 모르터의 소요강도를 얻기 위해서는 받침에 어떠한 하중도 적용되어서는 안된다.	1.5.4 시공상세도 시공상세도면은 다음을 포함하여 작성한 후 제출하여야 한다. (1) 받침의 제조에 사용된 용접 방법이 공인된 방법과 다른 경우의 제조 방법 (2) 수직·수평하중 회전량 그리고 이동량 (3) 도장이나 코팅에 대한 요구사항 (4) 정착부의 상세 (5) 시공계획서 (6) 시공순서도 (7) 온도보정 계산서 1.5.5 제품자료 제품자료는 다음사항을 추가하여 작성한 후 제출하여야 한다. (1) 재료시험성적서 (2) 비파괴시험성적서 (3) 치수검사서 (4) 미끄럼 마찰 성적서 (5) 해당규격 구조 계산서 (6) 공급원 승인 신청서 (7) 손상이나 노화를 방지하는 방법과 안전한 보관지역이나 보관실을 명시한 설명서 (8) 설치·시공에 대한 교량받침의 역할, 제반기술 및 받침의 특성에 따른 공법별 기술지도서 (9) 제조공장의 위치 (10) 제조자의 이름과 생산과 검사, 표본선정 그리고 시험에 책임이 있는 대표자의 이름	
3.5 받침 및 받침판의 설치 3.5.1 제작도면 치수와 실물치수를 재확인한 후, 시공전 감독자의 승인을 받아야 한다. 3.5.2 받침 및 받침판의 설치는 승인된 시공도면에 따라 설정된 기선과 표고에 맞추어 정확하게 설치해야 한다. 3.5.3 설치 Block Out 및 Coping 면이 수평으로 되어있는지, 받침 형식과 배치 등을 확실히 점검하는 것이 중요함으로 절대 소홀히 하여서는 안된다. 3.5.4 받침부의 철근은 반드시 일직선상에 배열하여 받침효과를 충분히 발휘할 수 있도록 하여야 한다. 3.5.5 받침이 Con'C 속에 묻히지 않고 그 위에 직접 놓이게 될 경우에 받침부 Con 'C면과 보강철근을 약간 높여 승인된 방법으로 작업을 하여야 한다. 3.5.6 고무받침판(탄성받침판) (1) 탄성받침 설치시 구조물의 온도신축 및 건조수축 크리프 등의 영향을 감안하여 대기온도가 15℃가 되었을 때 고무받침이 정상이 되도록 조치하여야 한다. (2) 탄성받침의 외부판은 용접부와 고무사이에 적어도 38mm의 강판이 존재하지 않는다면 용접을 해서는 안된다. (3) 어떤 경우라도 고무와 부착부는 200℃ 이상으로 가열하여서는 안된다. (4) 고무받침판이나 유기질보강재를 원판에서 절단할 때에는 가급적 재료를 가열시키는 방법을 피하고 모서리가 찢어지거나 불규칙하지 않도록 하여야 한다.	1.6 운반, 보관, 취급 1.6.1 각 제품마다 식별이 용이한 곳에 회사 마크(mark), 형식, 제작일자, 주문번호, 로트(lot)번호, 받침 인식번호 그리고 고무의 종류 등을 주물로 표기하거나 스틸 스탬프(steel stamp), 알루미늄 스티커(sticker)로 견고하게 부착 또는 지워지지 않는 잉크나 유연성이 있는 페인트로 표기하여야 한다. 1.6.2 교량받침은 고정단과 가동단이 혼돈되지 않게 미리 색상 등으로 구분하여 반입하여야 한다.	

구 분 고무 종류	전단 탄성 계수 특성값(Gk)별 중량 구성비		
	0.7 MPa (7.14 kgf/cm ²)	0.9 MPa (9.18 kgf/cm ²)	1.15 MPa (11.73 kgf/cm ²)
천연 고무(Natural rubber)	60% 이상	55% 이상	50% 이상
합성 고무 (Chloroprene rubber)			

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.3.6 강재받침의 방청 (1) 용융아연도금 용융아연도금의 시공 및 받침의 아연부착량은 KS D 8308에 따른다. (2) 도장 도장은 7-16절 3.14에 따른다. 3.3.7 교량용 포트받침 (1) 일반사항 포트받침은 KS F 4424 제품 또는 동등 이상 품질의 제품을 사용하여야 하며, 포트받침은 다음 3가지로 분류한다. ① 고정 포트받침(Pot bearing fixed) ② 양방향 가동 포트받침(Pot bearing, movable in multi-directions) ③ 일방향 가동 포트받침(Pot bearing, movable in uni-direction) (2) 재 료 ① 강 재 포트받침의 금속부분은 모두 강재라야 하며 포트받침의 포트는 주강품을 사용할 수 있다. ② 고무판(Rubber pad) 합성고무를 사용하여야 하며, 합성고무의 물리적 성질은 표 7-62에 적합한 것이어야 한다. ③ 불소수지판(PTFE) 윤활구멍을 가진 불소수지판(Virgin dimpled PTFE Sheet)을 사용하여야 하며, 불소수지판은 표 7-61에 적합한 것이어야 한다. ④ 봉합장치(Seal device) 고무판이 포트의 벽과 피스톤 사이로 돌출하는 것을 방지하기위하여 고무판 둘레에 황동링(Brass ring)인 봉합 장치(Seal device)로 봉합하여야 한다. ⑤ 유도궤도의 표면 일방향 가동 포트받침의 피스톤면에 부착되어 있는 유도궤도(Guide)의 양옆 수직면에는 마찰감소용판(Du dry bearing)을 부착하여야 한다.	1.6.3 계약상대자는 받침의 혼돈을 방지하기 위해서 현장반입 즉시 받침 상단부에 설치위치와 방향을 표시해서 보관하여야 한다. 1.6.4 교량받침은 검사와 설치에 절대적으로 필요한 경우가 아니라면 운반시 조립된 상태로 보관, 저장되어야 하며, 교량받침을 운송할 때 손상을 입었는지 외관검사를 철저히 한다. 1.6.5 서늘하고 통풍이 잘되는 창고에 보관하여야 하고, 수평상태를 유지하며 지면으로부터 100 mm ~ 200 mm 정도 높게 보관한다. 1.6.6 교량받침을 저장창고에서 설치위치까지 운반시 제품의 도장이 벗겨지지 않도록 주의하며, 외부충격으로부터 보호하여야 한다. 2. 재 료 2.1 재 료 2.1.1 탄성 받침 (1) 탄성 받침의 제작에 사용되는 탄성 중합체는 신생 중합체로서 천연 고무(NR) 나 합성 고무(CR) 일 수 있으며 다른 중합체를 5% 이상 혼합해서는 안 된다. 혼합물의 천연 고무(NR) 나 합성 고무(CR)의 함량은 표 6-9-3-1의 규정에 따른다. 표 6-9-3-1 고무에 포함된 혼합물 함량 비 고 1. 천연 고무 탄성 받침은 내후성이 좋은 합성 고무를 덮개로 이용, 보호될 수 있다. 두 부품은 동시에 경화되어야 한다. 2. 재생 고무나 갈아서 경화한 고무를 사용해서는 안 된다.	

지 압 응 력 (kgf/cm ²)	마 찰 계 수
40	0.08
100	0.06
200	0.04
300 이상	0.03

특 성			수 준			시험 방법	
전단계수(G) MPa(kgf/cm ²)			0.7 (7.14)	0.9 (9.18)	1.15 (11.73)		
인장 강도 MPa(kgf/cm ²)	제조 시험편		16 (163) 이상	16 (163) 이상	16 (163) 이상	KS M 6518의	
	제품 시험편		14 (143) 이상	14 (143) 이상	14 (143) 이상	4.	
파단점에서의 신장률(%)	제조 시험편		450 이상	425 이상	300 이상	KS M 6518의	
	제품 시험편		400 이상	375 이상	250 이상	4.	
인열 저항 kN/m (kgf/cm)	천연 고무(NR)		7 (7.14) 이상	10 (10.2) 이상	12 (12.24)이상	KS M 6783의	
	합성 고무(CR)		5 (5.10) 이상	8 (8.16) 이상	10 (10.2) 이상	트라우저형	
압축 영구 줄임률(%) 24시간, 70℃	천연 고무(NR)		30 이하			KS M 6518의	
	합성 고무(CR)		15 이하			10.	
축진 노화 (노화전 값으로부터의 최대 변화) · NR 7일, 70℃ · CR 3일, 100℃	경 도 (쇼어A)	천연고무	-5, +10			KS M 6518의	
		합성고무	±5				
	인장 강도 (%)	천연고무	±15				7.
		합성고무	±15				
	파단시 신장률(%)	천연고무	±25				
		합성고무	±25				
오존 저항 · 신장률 30%, 96시간, 40±2℃ · 천연고무 25pphm, 합성 고무 100pphm *			균열이 없을 것			KS M 6518의 15.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
⑥ 윤활제 PTFE판의 지압표면에 주입하는 윤활제는 금속성 비누를 혼합시킨 실리콘 그리스(Sili-Con grease)를 사용한다. (4) 소요치수 및 응력 ① 한계상태에서의 요구 사항 포트받침의 강도와 안정성은 극한 설계하중과 교량의 변위를 견딜수 있어야 하며, 정확한 기능에 대하여 영향을 줄정도의 손상이 일어나지 않도록 하여야 한다. ② 외곽지압판 집중반력을 적절하게 분포시켜 인접구조의 응력이 허용응력을 초과하지 않도록 유효면적을 가져야 한다. ③ 불소수지판(PTFE판) 가. 가동받침에 대한 마찰계수 계속적으로 윤활상태인 불소수지판과 맞물려서 활동하는 스테인레스 강판과의 마찰계수는 표 7-67과 같다. 이 마찰계수는 대기온도가 -24℃까지의 저온에서도 적용할 수 있다 표 7-67 지압응력에 따른마찰계수 주) 중간값은 선형 보간법으로 구한다. 나. PTFE판의 최대 접촉 압력 홈에 끼워 넣는 PTFE판에서 평균접촉 압력과 연단의 최대 접촉압력은 다음 표 7-68의 값을 초과해서는 안된다. 다. PTFE판의 최소두께 및 최대 돌출높이 PTFE판의 피스톤 강판위의 오목한 원형 홈에 그 두께의 반 이상을 끼워야 한다. 이 경우에 불소수지판의 최소두께와 홈위로 돌출할 수 있는 최대 돌출높이는 표 7-69와 같다.	(2) 탄성 중합체의 물리적, 기계적 성질 탄성 중합체의 물리적, 기계적 성질은 사용되는 신생 중합체에 따라 표 6-9-3-2에 주어진 요건에 부합하여야 한다. 합성 고무로 덮개를 한 천연 고무 탄성 받침인 경우 천연 고무는 오존저항 시험을 하지 않아도 된다. 덮개용 복합 합성 고무는 그 요건을 만족하여야 하고 내부는 오존 저항을 제외하고는 천연 고무를 요건을 충족시켜야 한다. 표 6-9-3-2 탄성 중합체(고무)의 물리적, 기계적 특성 비고 * 지정될 경우 200pphm (3) 보강판 탄성 받침에서 내외부 보강 철판은 KS D 3501 또는 KS D 3503 규정한 재료를 사용하며, 강교 제작시 주부재로 사용되는 일반구조용 압연 강재중 SS 400아상의 두께 5 mm 이하를 사용한다. 보강판의 화학적 성분 및 기계적 성질은 표 6-9-3-3과 같다.	• 합성고무외에 천연고무를 사용할 수 있도록 사용가능한 천연고무의 특성을 추가

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요																				
	표 6-9-3-3 보강판의 화학적 성분 및 기계적 성질 <table><tr><th rowspan="2">재 질</th><th colspan="2">화학적 성분(%)</th><th colspan="4">기 계 적 성 질</th></tr><tr><th>P</th><th>S</th><th>항복점 및 내력 MPa (kgf/mm²)</th><th>인장강도 MPa (kgf/mm²)</th><th>연신율 (%)</th><th>굽힘시험 두께의 1.5배, 180°</th></tr><tr><td>SS400</td><td>0.050이하</td><td>0.050이하</td><td>245이상(25이상)</td><td>400~510(41~52)</td><td>21이상</td><td>이상 없을것</td></tr></table> (4) 상하 받침판 탄성받침을 교좌부와 상부슬래브를 연결주는 상하 받침판은 KS D 3515에 따른다.	재 질	화학적 성분(%)		기 계 적 성 질				P	S	항복점 및 내력 MPa (kgf/mm²)	인장강도 MPa (kgf/mm²)	연신율 (%)	굽힘시험 두께의 1.5배, 180°	SS400	0.050이하	0.050이하	245이상(25이상)	400~510(41~52)	21이상	이상 없을것	
재 질	화학적 성분(%)		기 계 적 성 질																			
	P	S	항복점 및 내력 MPa (kgf/mm²)	인장강도 MPa (kgf/mm²)	연신율 (%)	굽힘시험 두께의 1.5배, 180°																
SS400	0.050이하	0.050이하	245이상(25이상)	400~510(41~52)	21이상	이상 없을것																

설계 하중	중심 축 반력에 의한 최대 평균접촉 압력(kgf/cm ²)	편심축반력에 의한 최대연단압력(kgf/cm ²)
영구설계하중	300	375
전 설계 하중	450	550

PTFE의 평면치수D (지름또는대각선길이)(mm)	PTFE의 최소 두께 (mm)	최대 돌출 높이 (mm)
D ≤ 600	4.5	2.0
600 < D ≤ 1200	5.0	2.5
1200 < D ≤ 1500	6.0	3.0

스테인레스 강판과 불소수지판과의 직경의 차이 ΔD(mm)	스테인레스 강판의 최소두께(mm)
Δ D≤ 300	1.5
300 < Δ D≤ 500	2.0
500 < Δ D≤ 1500	3.0

항 목	단 위	규 격
인 장 강 도	kgf/cm ²	175 이상
신 장 율	%	200 이상
비 중	-	2.10 ~ 2.23

지 압 응 력 (kgf/cm ²)	마 찰 계 수
40	0.08
100	0.06
200	0.04
300 이상	0.03

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
표 7-68 PTFE판의 최대접촉압력 표 7-69 PTFE판의 최소두께 및 최대 돌출높이 ④ 스테인레스 강판 스테인레스 강판의 두께는 표 7-70의 값 이상이어야 한다. 표 7-70 스테인레스 강판 ⑤ 고무판 가. 설계하중으로 인한 포트받침의 고무판 응력은 원주를 봉합한 링을 파손하지 않는 값이라야 하며, 설계하중에서 400kgf/cm^2 이하라야 한다. 나. 포트받침의 회전은 설계하중하에서 고무판의 원주면에 발생하는 수직변형율이 0.15를 초과해서는 안되며, 수평축에 관해서 적어도 0.01radian 이상 회전할 수 있어야 한다. 다. 봉합(Sealing)은 고무판이 피스톤과 포트벽의 사이로부터 돌출되어 나오는 것을 방지하기 위하여 금속링(Metal ring) 등의 적절한 봉합장치로 고무판의 원주를 봉합시켜야 한다.	2.1.2 포트 받침 (1) 강재 강재(steel)는 KS D 3515의 용접구조용 강재 SM 490B 이상을, 주강품(cast steel)은 KS D 4102의 저합금 주강품 LMnSC 2A 이상을 사용한다. (2) 불소수지판(PTFE판) ① 윤활구멍을 가진 불소수지판(virgin dimpled PTFE sheet)을 사용하여야 한다. ② 불소수지판은 다음 표 6-9-3-4에 규정된 품질이상의 것을 사용한다. 표 6-9-3-4 불소수지판의 품질 ③ 가동받침에 대한 마찰계수 계속적으로 윤활상태인 불소수지판과 맞물려서 활동하는 스테인레스 강판과의 마찰계수는 표 6-9-3-5와 같다. 이 마찰계수는 대기온도가 -24°C까지의 저온에서도 적용할 수 있다 표 6-9-3-5 지압응력에 따른마찰계수 주) 중간값은 선형 보간법으로 구한다. ④ PTFE판의 최대 접촉 압력 홈에 끼워 넣는 PTFE판에서 평균접촉 압력과 연단의 최대 접촉압력은 다음 표 6-9-3-6의 값을 초과해서는 안된다.	

PTFE의 평면치수 D (지름또는대각선길이)(mm)	PTFE의 최소두께 (mm)	최대 돌출 높이 (mm)
D ≤ 600	4.5	2.0
600 < D ≤ 1200	5.0	2.5
1200 < D ≤ 1500	6.0	3.0

설계 하중	중심 축 반력에 의한 최대 평균접촉 압력(kgf/cm ²)	편심축반력에 의한 최대연단압력(kgf/cm ²)
영구설계하중	300	375
전 설계 하중	450	550

지름 또는 대각선길이 (mm)	평면치수의 허용오차(mm)	두께의 허용오차(mm)
D ≤ 600	±1.0	+0.5
600 < D ≤ 1200	±1.5	+0.6
1200 ≤ D	±2.0	+0.7

스테인레스 강판과 불소수지판과의 직경의 차이 ΔD(mm)	스테인레스 강판의 최소두께(mm)
Δ D ≤ 300	1.5
300 < Δ D ≤ 500	2.0
500 < Δ D ≤ 1500	3.0

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(5) 제조 및 허용오차 ① 강재는 설계도서의 치수에 의해 정밀하게 가공하여야 한다. ② 고무판은 열과 압력을 가하면서 하나씩 만들어야 한다. ③ 스테인레스 강관은 용접으로 부착시키며, 부착후에 휨이 없어야 한다. ④ 윤활구멍이 있는 순수 PTFE판은 규격에 따라 정교히 처리하여야 하며, 반드시 윤활구멍과 가동면 사이에 대치하도록 절단하여야 한다. ⑤ 표면은 완전브라스팅한 후 아연을 Air 분사기로 공기 접촉면은 100 μm, 기타부분은 30μm으로 1차 도포한 다음, 운모상 산화철을 함유한 에폭시 수지와 폴리마이드수지를 주성분으로 한 2액형 도료를 30~50μm 2차 도장하거나, 표면브라스팅한 후 4시간 이내에 2액형 에폭시 프라이머로 50μm두께로 1차 도포하고, 운모상 산화철을 함유한 에폭시수지+폴리마이드 수지의 2액형 도료로 공기접촉면은 100μm 2차도장 후, 1~3일 사이에 다시 100μm두께로 3차 도장을 하여야 한다. ⑥ 유도궤도 양면에 부착하는 마찰 감소용판(Du-dry bearing)은 정밀하게 절단한 후 강력한 접착제로 접착하며 양끝 부분은 용접처리를 하여야 한다. ⑦ 봉합장치에 사용되는 황동판의 두께는 1.6mm이며, 두겹을 설치하되 300ton 미만은 6mm, 300ton 이상은 9mm폭의 동판을 사용하여야 한다. ⑧ 조립된 포트받침의 평면과 두께의 치수는 ± 3mm의 허용오차 범위 이내로 한다. ⑨ 절삭가공의 허용오차는 KS B 0412에 따르며, 주강품의 허용오차는 KS B 0418에 따른다. ⑩ PTFE판의 허용오차는 표 7-71에 따른다. 표 7-71 PTFE판의 허용오차 주) 여기서 PTFE판의 크기는 20~25℃에서 측정하여야 한다. (6) 품 질 포트받침 재료의 품질은 KS F 4424에 따른다.	표 6-9-3-6 PTFE판의 최대접촉압력 ⑤ PTFE판의 최소두께 및 최대 돌출높이 PTFE판의 피스톤 강관위의 오목한 원형 홈에 그 두께의 반 이상을 끼워야 한다. 이 경우에 불소수지판의 최소두께와 홈위로 돌출할 수 있는 최대 돌출높이는 표6-9-3-7과 같다. 표 6-9-3-7 PTFE판의 최소두께 및 최대 돌출높이 (3) 스테인레스 강관 ① 스테인레스 강관은 KS D 3698의 STS 316 Mirror #8이상 또는 동등 이상의 제품을 사용하며, 또한 불소수지판보다 경도가 커야하고 부식에 대한 저항력이 커야 한다. ② 스테인레스 강관의 두께는 표 6-9-3-8의 값 이상이어야 한다. 표 6-9-3-8 스테인레스 강관 (4) 고무판 ① 설계하중으로 인한 포트받침의 고무판 응력은 원주를 봉합한 링을 파손하지 않는 값이라야 하며, 설계하중에서 40 MPa(400 kgf/cm²) 이하라야 한다. ② 포트받침의 회전은 설계하중하에서 고무판의 원주면에 발생하는 수직변형율이 0.15를 초과해서는 안되며, 수평축에 관해서 적어도 0.01 radian 이상 회전할 수 있어야 한다.	

항 목		단 위	고 무 판	
			천연고무	합성고무
인 장 강 도		kgf/cm ²	155 이상	155 이상
신 장 율		%	450 이상	400 이상
경 도		HS	+ 5 50 - 4	+ 5 50 - 4
노 화 후 (70℃, 168시간)	경도변화	HS	10 이하	15 이하
	인장강도 변 화 율	%	15 이하	15 이하
	신 장 율 변 화 율	%	20 이하	40 이하
압축영구줄임율 (70℃,22시간)		%	30 이하	35 이하
오존 균열 시 험	50 ± 5 ppm 40 ± 2℃ 신장율 20% 48 시간		균열없음	균열없음

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(7) 포트받침의 성능시험 교량용 포트받침의 선정기준은 KS F 4424에 의거 공인기관에 품질 및 성능 시험을 실시한 후 사용한다. ① 수직하중재하시험에서 수직방향의 최대영구변형은 수직변형의 10% 이내라야 한다. ② 수직·수평재하시험에서 수평방향의 최대영구변형은 수평변형의 20% 이내라야 한다. 또한 수직방향의 최대영구변형은 수직변형의 10% 이내라야 한다. ③ 회전시험의 회전각은 0.02 Radian을 초과해서는 안된다. (8) 설치방법 ① 포트받침을 설치할 때는 설계도서에 나타나 있는 규격 및 치수를 확인한 후 종류에 따라 정확히 구분 설치하여야 하며, 설치하기전 포트받침의 수평여부를 확인한 후 고강도 모르터를 사용하여야 한다. ② 모든 설치는 자재 공급업체의 전문기술자 및 감독자의 확인하에 이루어져야 한다. (9) 시험 및 검사 시험 및 검사는 KS F 4424에 따른다.	③ 봉합(sealing)은 고무판이 피스톤과 포트벽의 사이로부터 돌출되어 나오는 것을 방지하기 위하여 금속링(metal ring) 등의 적절한 봉합 장치로 고무판의 원주를 봉합시켜야 한다. ④ 고무판(rubber pad)은 다음 표 6-9-3-9에 규정된 품질이상의 것을 사용한다. 표 6-9-3-9 고무판의 품질 (5) 봉합장치(seal device) 고무판이 포트의 벽과 피스톤 사이로 돌출하는 것을 방지하기위하여 고무판 둘레에 황동링(brass ring)인 봉합 장치(seal device)로 봉합하여야 한다. (6) 유도궤도의 표면 일방향 가동 포트받침의 피스톤면에 부착되어 있는 유도궤도(guide)의 양옆 수직면에는 마찰감소용판(du-dry bearing)을 부착하여야 한다. (7) 윤활제 PTFE판의 지압표면에 주입하는 윤활제는 금속성 비누를 혼합시킨 실리콘 그리스(silicon grease)를 사용한다. (8) 외곽지압판 집중반력을 적절하게 분포시켜 인접구조의 응력이 허용응력을 초과하지 않도록 유효면적을 가져야 한다.	• KS F 4424에 7.1 재료 품질에 명시된 품질 기준에 의거 변경

방청방법	도 장		용 사	용융아연도금
방청원리	징크 도료 도막에 의한 방청		균일한 아연도막 층에 의한 방청	아연 층에 의한 방청
방청재료 처리방법	중방식도장 (스프레이도장)		용사 건에 의한 도막형성	용융아연도금(dipping) 처리조에 침적
방청규격	하도(75 μ m): 무기징크 중도(100 μ m): 에폭시 상도(80 μ m): 우레탄계	하도(50 μ m):에폭시프라이어 중·상도 (100 μ m+100 μ m): MIO에폭시, 폴리마이드수지	아연용사 최소두 께: 100 μ m이상 (KS D ISO 2063)	아연부착량 550g/m ² 이상 (KSD 8308)
적용에 따른 구조상의 제한	특별히 없음		특별히 없음	용융아연도조 또는 미도막 구간 등의 치수 제한
표면처리 작업	블라스팅처리		블라스팅처리	산세정
색상	선택가능		색제한정 (추가도색필요)	색제한정 (추가도색필요)
추가 및 보수도장	하도 : 보수도장용 에폭시계 도장 (MIO 또는 알루미늄 계) 상도 : 우레탄계 80 μ m			

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.2 제 작 2.2.1 탄성받침 제작 (1) 탄성받침은 탄성층의 고무와 강판을 금형을 사용하여 열과 압력을 가해서 하나씩 만들어야 한다. (2) 내부 보강판은 고무와의 접착을 증대시키기 위하여 강판을 특수 표면 처리 하여야 한다. (3) 부재의 절단은 자동 가스절단기에 의해 정확히 작업하여야 하며 절단에 의한 열변형은 교정하여야 한다. 내부 보강철판은 변형을 방지하기 위해 레이저 절단기(laser cutting machine)에 의해 절단 가공 한다. 2.2.2 포트받침 제작 (1) 강재는 설계도서의 치수에 의해 정밀하게 가공하여야 한다. (2) 고무판은 열과 압력을 가하면서 하나씩 만들어야 한다. (3) 스테인레스 강판은 용접으로 부착시키며, 부착후에 휨이 없어야 한다. (4) 윤활구멍이 있는 순수 PTFE판은 규격에 따라 정교히 처리하여야 하며, 반드시 윤활구멍과 가동면 사이에 대치하도록 절단하여야 한다. (5) 유도궤도 양면에 부착하는 마찰 감소용판(Du-dry bearing)은 정밀하게 절단한 후 강력한 접착제로 접착하며 양끝 부분은 용접처리를 하여야 한다. 2.2.3 받침의 방청 표 6-9-3-10 받침의 일반외면의 방청	

구 분		허 용 차
완제품 치수	길 이	+6
	너 비	-0
	전체 평균 두께(H)	H≤32 : -0, +3 H> 32 : -0, +6
내부 고무층 두께(t)	받침 내부의 모든 곳	설계값의 ±20 % 다만 ±3 mm 이하
반대편 면과의 평행성	상단과 하단	0.005 rad 이하
	측 면	0.02 rad 이하
연결 부재의 노출 위치	구멍, 끼움새나 홈	±3 mm
고무 덮개층	상하두께	설계값의 -0, +2.0mm와 공칭 표층 두께의 +20%중 작은 값
	측면두께	설계값의 -0, +3 mm
크 기	구멍, 끼움새나 홈	설계값의 ±3 mm
내부 보강 강판	길 이	+2
	너 비	-1

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	2.3 제작 허용오차 2.3.1 탄성받침 제품에 대한 허용 오차는 표 6-9-3-11에 따른다. 표 6-9-3-11 제품에 대한 허용오차 단위 : mm	

지름 또는 대각선길이 (mm)	평면치수의 허용오차(mm)	두께의 허용오차(mm)
$D \leq 600$	± 1.0	+0.5
$600 < D \leq 1200$	± 1.5	+0.6
$1200 \leq D$	± 2.0	+0.7

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	2.3.2 포트받침 제작 허용오차 (1) 봉합장치에 사용되는 황동판의 두께는 1.6 mm이며, 두겹을 설치하 되 300 tonf 미만은 6 mm, 300 tonf 이상은 9 mm폭의 동판을 사용 하여야 한다. (2) 조립된 포트받침의 평면과 두께의 치수는 ± 3 mm의 허용오차 범위 이내로 한다. (3) 절삭가공의 허용오차는 KS B 0412에 따르며, 주강품의 허용오차는 KS B 0418에 따른다. (4) PTFE판의 허용오차는 표 6-9-3-12에 따른다. 표 6-9-3-12 PTFE판의 허용오차 주) 여기서 PTFE판의 크기는 20~25℃에서 측정하여야 한다.	

시 험 항 목		품 질 기 준	적용시험 항목	비 고
팽창율		재령 7, 28일 기준0~0.3 %	ASTM C 1090 또는 CRD C 621	
블리딩율		0.5 % 이하	KS F 2414	
유동성		125 % 이상	KS L 5111 (ASTM C 939)	
압축강도		$f_{28}=600 \text{ kg/cm}^2$ (58.8 Mpa) 이상	KS L 5201 (ASTM C 109)	5×5×5 cm
응결시간	초결	1시간 이상	KS L 5207	
	종결	10시간 이내		

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3. 시공 3.1 작업준비 3.1.1 받침이 설치될 교각 및 교대 상부의 블록아웃(block out)은 시공도면에 따라 정확하게 마감되어야 하며, 항상 청결한 상태를 유지한다. 3.1.2 코핑부의 철근 배근시 받침의 스티드와 철근이 간섭되지 않도록 스티드 볼트 위치가 표시된 탁본(template)을 이용하여 스티드 위치를 피하여 철근을 배근하여야 한다. 3.1.3 시공 및 유지보수를 위하여 형하공간을 확보하고, 형하공간 확보를 위한 돌출부는 시공계획서를 작성하여 감독자에게 승인을 받은 후 시공하여야 한다. 3.2 교량 받침 시공시의 측량 3.2.1 하부구조 (1) 인조점(예비말뚝)의 위치는 사용에 편리하고 공사에 지장이 없는 위치에 선택하여야 한다. (2) 계약상대자는 시공측량시 하부구조 코핑면의 받침위치 및 높이를 도면에 명시하여야 한다. 3.2.2 상부구조 (1) 교량 상부구조 시공시에는 정밀한 기준점측량과 수준측량을 행하여 받침의 고정설치위치를 결정하여야 한다. (2) 지간측량결과 하부구조의 위치에 오차가 있을 경우에는 이후의 시공에 지장을 초래하지 않고 완성한 교량의 기능을 손상하지 않도록 감독자의 승인을 얻어 오차를 배분하여 받침 중심위치를 결정한다. (3) 수준측량 ① 상부구조의 수준측량에는 전용 임시 벤치마크를 설치하여야 하며, 시공중에도 수시로 침하의 유무를 조사하여야 한다. ② 교량의 경우 시준거리가 길기 때문에 교대로 수준측량을 하여 오차를 적게 하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.3 앵커볼트의 설치 3.3.1 교대 및 교각에 앵커볼트를 설치할 때는 미리 콘크리트속에 구멍을 만들어 주어야 한다. 구멍은 적어도 볼트직경보다 50 mm 이상 큰 목편 또는 금속파이프 등에 기름을 칠해 매입하여 두고 콘크리트가 적절히 경화한 후에 제거하여 만든다. 앵커볼트 구멍 직경은 100 mm이상이어야 한다. 3.3.2 교대 및 교각에 앵커볼트를 설치하기 위해 미리 콘크리트 속에 구멍을 만들 때 교대 및 교각의 주철근은 절단하지 않아야 한다. 3.3.3 감독자의 승인을 받은 경우에는 콘크리트를 친 후에 구멍을 뚫거나 콘크리트를 칠 때 직접 앵커볼트를 설치할 수도 있다. 콘크리트를 친 후 구멍을 뚫는 경우에는 볼트직경 보다 적어도 25 mm 정도 크게 하여야 한다. 3.3.4 교대, 교각에 설치한 앵커볼트 구멍은 동절기에 파손되지 않도록 봉인하여야 한다. 3.3.5 볼트는 바른 위치에 정확히 세우고 틈새는 무수축 모르타르로 완전히 채워야 한다. 3.3.6 가동 받침, 로울러, 로커 등에 사용하는 앵커볼트의 설치위치는 가설시의 온도를 고려하여 정하여야 한다. 가동단 앵커볼트의 너트는 구조물이 자유롭게 팽창수축할 수 있도록 조절하여야 한다. 3.3.7 부반력 받침의 경우 교대 및 교각에 앵커볼트를 미리 설치한 후 콘크리트를 타설하여 콘크리트와 앵커볼트의 일체화를 도모하여야 한다. 3.3.8 앵커볼트 설치 중 부득이하여 받침하면 보강 철근을 절단한 경우 반드시 절단 부위를 보강하여야 한다. 3.3.9 부반력 받침에 설치되는 앵커볼트는 감독자가 요구할 경우 계약상 대자의 부담으로 인장 및 인발력 시험을 실시하여야 한다. 3.4 받침 및 받침판의 설치 3.4.1 받침 및 받침판의 설치는 승인된 시공도면에 따라 설정된 기선과 표고에 맞추어 정확하게 설치하여야 한다. 3.4.2 받침 및 받침판(bearing plate)은 설계도서에 표시한 위치에 수평이 되도록 설치하여야 하며, 잘못 마무리되었거나 불규칙한 교좌부에 설치해서는 안된다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	3.4.3 로커 및 기타 가동 받침은 설계시 고려된 기온을 설치시 기온으로 조절하여 설치하여야 한다. 3.4.4 받침이 콘크리트속에 묻히지 않고 그위에 직접 놓이게 될 경우에는 받침부 콘크리트면을 약간 높게하여 갈기 또는 무수축모르타르 채우기 등의 승인된 방법으로 마무리하여야 한다. 이때 마무리면은 직선자로 측정하였을 때 어느 지점에서든 요철이 나타나서는 안되며, 설계도서에 표시한 소정의 높이보다 3 mm 이상의 차이가 생겨서는 안된다. 3.4.5 고무받침판, 성형유리질판 등이 놓여질 때는 직선자로 측정하여 1.5 mm 이상의 요철이 나타나서는 안된다. 3.4.6 설치 블록아웃 및 코핑면이 수평으로 되어있는지, 받침 형식과 배치 등을 확실히 점검하는 것이 중요함으로 절대 소홀히 하여서는 안된다. 3.4.7 슬래브교의 경우 받침부 철근을 일직선상에 배열하여 받침효과를 충분히 발휘할 수 있도록 하여야 한다. 3.4.8 받침이 콘크리트 속에 묻히지 않고 그 위에 직접 놓이게 될 경우에 받침부 콘크리트 면과 보강철근을 약간 높여 승인된 방법으로 작업을 하여야 한다. 3.4.9 수평력 보강받침 (1) 수평력 보강받침은 설계도서와 감독자의 지시에 따라 정확하게 시공하여야 한다. (2) 경사교량이 아니더라도 소울플레이트(sole plate)(콘크리트교용이나 강교용으로 구분)와 받침상부를 2중으로 분리시켜 설치후라도 회전각이나 시공오차를 수정할 수 있어야 하며. 어떤 경우라도 장기간 밀폐된 내부가 분해되어 방치되어서는 안된다. 3.4.10 부반력 보강받침 (1) 부반력 보강받침은 설계도서와 감독자의 지시에 따라 정확하게 시공하여야 한다. (2) 부반력 보강받침의 앵커볼트에 체결되는 볼트는 풀림을 방지할 수 있는 구조이어야 한다. (3) 시공 중 받침상면과 거더하면 사이에 간격이 발생할 경우 반드시 원인 분석과 수정 방안에 대한 전문기술자의 검토결과를 감독자에 제출하여 승인을 득한 후에 보완작업을 시행하여야 한다. 3.4.11 교량의 종단 및 횡단 경사를 고려하여야할 경우, 교량받침은 수평으로 설치할수 있도록 받침의 상부판과 교량상부 사이에 경사소울플레이트(tapered sole plate)를 삽입한다.	

검사항목		콘크리트교	강 교
받침중심간격(교축직각방향)		±5mm	4+0.5(B-2)mm ¹⁾
가동받침의 이동가능량		설계이동량 + 10mm 이상	
가동받침의 교축방향의 이동편차 동일 받침선상의 상대오차		5mm	
설치 높이		±5mm	
교량 전체 받침의 상대높이 오차		6mm	
단일 BOX를 지지하는 인접 받침의 상대높이 오차		3mm ³⁾	
받침의 수평도 ²⁾ (교축 및 직각방향)	포트받침	1/300	
	기타받침	1/100	
앵커볼트의 연직도		1/100	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.5 무수축 모르타르 3.5.1 받침판의 하부면과 교대 또는 교각의 코핑사이에 충전하는 모르타르와 앵커볼트 구멍의 틈을 메우는 모르타르는 별도의 지시가 없는 한 무수축 모르타르로 시공하여야 한다. 3.5.2 무수축 모르타르의 시공에 관해서는 설계도서 및 감독자의 지시에 따라 엄밀히 시공하여야 한다. 3.5.3 승인된 모르타르를 사용하여 받침하면과 교각 또는 교대의 코핑에 충분히 밀착되도록 주의하여 시공하여야 한다. 특히, 주입시에 모든 공기가 빠져나가 받침하단 콘크리트 타설 부위에 기공(air pocket)이 생기지 않도록 한다. 3.5.4 무수축 모르타르는 상부(box girder, beam, slab 등)시공 최소 7일 전에 타설하여 충분한 강도가 발휘될 수 있어야 한다. 3.5.5 설치 완료 후에는 반드시 습윤양생을 실시하여야 하며, 무수축 모르타르의 소요강도가 확인되기 전까지는 받침에 하중이 재하되어서는 안 된다. 3.6 시공허용오차 3.6.1 설치된 받침이 다음 표 6-9-3-14를 만족하지 못하면 교정하거나, 감독자의 지시에 따라야 한다. 표 6-9-3-14 받침의 시공허용오차 주 1) B : 받침 중심 간격(m) 2) 받침의 상·하면 사이의 수평도 3) 받침에 유해한 영향이 있을 경우는 감독자의 지시에 따른다. 3.6.2 마무리면은 직선자로 측정했을 때 어느 지점에서든 요철이 나타나서는 안 되며 설계도서에 표시한 소정의 높이보다 3 mm 이상의 차이가 생겨서는 안 된다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	3.7 현장품질관리 3.7.1 계약상대자는 받침설치 완료 후 다음과 같은 방법으로 정규검사를 실시하고 그 결과를 감독자에게 제출하여야 한다. (1) 가동단 받침에서 구조물의 온도 변화를 감안한 충분한 이동량 (2) 육안손상 (3) 균열, 잘못된 위치 , 예상치 못한 이동이나 변형 (4) 고정과 안치상태 (5) 부식상태 및 불순물 침투상태 (6) 미끄럼면과 구름면의 상태 (7) 받침으로 인한 인접구조물의 손상	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
3.4 교면방수	6-9-4 교면 방수 1. 일반사항 1.1 적용범위 이 시방은 교량 바닥판 방수의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-2 공사관리 1.2.2 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.2.3 총칙편 4-1 품질관리 1.3 참조규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS F 3211 지붕용 도막 방수재 KS F 4917 개량 아스팔트방수 시트 KS F 4930 콘크리트 표면도표용 액상형 흡수방지재 KS F 4931 교면용 시트방수재 KS F 4932 교면용 도막방수재 KS M 5000 도로 및 관련 원료의 시험방법 KS M 6518 가황고무 물리시험 방법 1.3.2 ASTM 규격 ASTM C 836 Standard Specification for High Solids Content, Cold Liquid-Applied Elastomeric Water proofing Membrane for Use with Seperate Wearing Course 1.3.3 관련 지침 콘크리트 교면 방수재의 설계·시공 및 품질관리 지침 (한국도로공사, 2002.9) 1.4 제출물 1.4.1 현장동원 및 철수계획서 계약상대자는 장비 및 인력의 현장동원 및 철수를 위한 계획서를 총칙편 2-2절의 해당사항에 따라 작성하여야 한다. 1.4.2 시험 및 검사계획서 계약상대자는 공사착수 전에 시험 및 검사계획서를 총칙편 4-1절의 해당사항에 따라 작성하여야 한다. 1.4.3 품질보증서 계약상대자는 방수에 사용하는 재료는 공사에 사용하기 30일 이전에 품질보증서를 제출하여야 한다.	- 교면방수에 대하여 소공종으로 분리하여 공사시방서 작성요령에 따라 구성체계를 수정하여 기술함. - 교면방수재 설계·시공 및 품질관리 지침(도로교통기술원,2002.9)과 KS f 4930, 4931, 4932를 참조하여 시방내용을 보완

시험항목		시험방법	규격값
침투 깊이 (mm)		KS F 4930	4 이상
염화물 이온 침투성 (mm)		KS F 4930	3 이하
내 산 성		KS F 4930	이상무
흡수성	표준	KS F 4930	물흡수계수비 0.1 이하
	내알칼리성 시험 후		
	온·냉 반복에 대한 저항성 시험후		물흡수계수비 0.2 이하
	축진 내후성 시험 후		
투수비 (%)		KS F 4930	0.1 이하

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.4.1 침투식 방수 (1) 일반사항 ① 방수에 사용하는 재료는 공사에 사용하기 15일 전에 방수재료의 품질시험성적서를 감독자에게 제출하여 승인을 받아야 한다. ② 교량 상판의 교면 방수액 침투깊이는 깊을수록 방수효과와 내구성이 향상되나 미세 균열의 깊이, 표면 재포장시 상판의 손상 등을 감안하여 최소 4mm 이상이어야 한다. ③ 침전 24시간 흡수비가 0.1 이하이어야 한다. 흡수비 = $\frac{\text{방수제를 도포한 것의 흡수량}}{\text{방수제를 도포하지 않은 것의 흡수량}}$	1.4.4 시공상세도 시공상세도면은 총칙편 2-4절 1.4에 따라 시공순서를 추가하여 작성하여야 한다. 1.5 품질보증 1.5.1 시험시공 계약상대자는 교면방수 시공에 앞서 감독자 입회하에 시험시공을 실시하여야 한다. 1.6 운반, 보관, 취급 1.6.1 프라이머 및 도막식 방수제는 인체에 위험하지는 않지만, 해로운 물질이 대부분이므로, 현장에서 보관 또는 취급시, 국가에서 정하는 환경기준에 적합한 방법에 따라 관리를 철저히 하여야 한다. 1.6.2 방수재료의 보관은 우수와 직사광선에 노출되지 않아야 하며, 제품의 유효기간이 경과한 것을 사용해서는 안 된다. 1.7 환경요구사항 1.7.1 기온 5℃이하 상태에서 시공하지 않은 것이 바람직하며 5℃이하에서 부득이 시공을 하여야 할 경우 적외선 램프 등을 사용하며 콘크리트 바닥판면을 예열하거나 이동식 방풍 판넬 등을 세워 바람에 의한 온도저하를 방지하는 등 보온에 노력을 기울여야 한다. 1.7.2 작업장에 비가 내렸을 경우에 중지하여야 하며 작업완료 직후의 강우에 의하여 도막에 요철이 생겼을 경우에는 충분히 건조하여 그 위에 추가 도막 작업을 시행하여야 한다. 2. 재료 2.1 흡수방지식 방수재 2.1.1 흡수방지식 방수재의 품질기준은 다음 표 6-9-4-1과 같다. 표 6-9-4-1 흡수방지식 방수재의 품질기준	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요																																																																																
(2) 시공시 유의사항 ① 교량상판 타설면의 조치사항 가. 침투식 방수중 사용하는 교량 바닥판의 양생제는 유성이어야 한다. 나. 양생중에 발생한 균열 중 기능상에 문제가 되는 부분은 조치후 시공하거나 또는 방수공사 후 조치하여야 한다. 다. 미세균열을 표면처리 등으로 보수하여 콘크리트 표면위에 상이한 조직층을 형성하게 하여서는 안된다. 라. 콘크리트 표면의 파손이나 2mm 이상의 균열 부위는 수정시멘트로 균열부위에 주입하여 보수하고 완전히 양생한 후 시공하여야 한다. 마. 시공 3~4일전에 양생포 등 기타 적치물을 제거하고 완전히 건조시킨다. 바. 콘크리트 표면의 평탄성이 불량한 때에는 방수액 살포전에 표면을 연마하여야 한다. 사. 레이탄스 및 표면잡물은 와이어 브러쉬 등을 이용하여 완전히 제거하여야 한다. 아. 굵어낸 콘크리트 표면의 레이탄스 및 잡물은 공기 압축기로 완전히 불어내어 청소한다.	2.2 시트식 방수재 2.2.1 프라이머 프라이머는 아스팔트와 휘발성이 높은 용제를 혼합하여 제조한 것으로 표면정리 및 방수 시트와의 접착력을 강화시킬수 있는 제품으로 감독자의 승인을 받은 제품이어야 한다. 2.2.2 시트식 방수재의 품질 및 시험 시트식 방수재의 품질기준은 다음 표 6-9-4-2와 같다. 표 6-9-4-2 시트식 방수재의 품질기준 <table><tr><th colspan="3">시험항목</th><th>시험방법</th><th>온도조건 (℃)</th><th>규격값</th></tr><tr><td colspan="2" rowspan="2">두께 (mm)</td><td>접착공법</td><td>KS M 6518</td><td rowspan="2">20</td><td>3.5 이상</td></tr><tr><td>용착공법</td><td>KS F 4917</td><td>4.0 이상</td></tr><tr><td rowspan="4">인장 성능</td><td>인장강도 (kgf/cm)</td><td>개질 아스팔트계</td><td>KS F 4917</td><td rowspan="2">20</td><td rowspan="2">15 이상</td></tr><tr><td></td><td>합성 고분자계</td><td>부록 시험편</td></tr><tr><td rowspan="2">파단시 신장률 (%)</td><td>개질 아스팔트계</td><td>KS F 4917</td><td rowspan="2">20</td><td>25 이상</td></tr><tr><td>합성 고분자계</td><td>부록 시험편</td><td>200 이상</td></tr><tr><td colspan="3">접합강도 (kgf/cm)</td><td>KS F 4917</td><td>20</td><td>5 이상</td></tr><tr><td colspan="3">인열강도 (kgf)</td><td>KS F 4917</td><td>20</td><td>5 이상</td></tr><tr><td colspan="3">내굴곡성 (10mm 심봉)</td><td>부록 시험편</td><td>-20</td><td>이상 무</td></tr><tr><td colspan="2" rowspan="4">열화처리 후 인장성능 (가열, 알칼리, 산 및 염수처리 후)</td><td>외관변화</td><td rowspan="4">KS F 4917</td><td rowspan="4">150, 20</td><td>이상 무</td></tr><tr><td>질량변화율 (±%)</td><td>2 이하</td></tr><tr><td>인장강도비 (%)</td><td>80 이상, 150 이하</td></tr><tr><td>신장변화율 (%)</td><td>80 이상, 150 이하</td></tr><tr><td colspan="3">내열·치수안정성 (%)</td><td>부록 시험편</td><td>150</td><td>2 이하</td></tr><tr><td colspan="3">내피로 성능</td><td>KS F 4917</td><td>-20</td><td>이상 무</td></tr><tr><td colspan="3">내움푹패임 성능</td><td>KS F 4917</td><td>20</td><td>구멍이 없을 것</td></tr></table> * 가열처리 후의 인장강도비 및 신장변화율은 무처리시 값의 80% 이상, 150% 이하이다. * 알칼리, 산 및 염수처리한 시편은 가열처리한 후의 시편을 사용하고, 가열처리시 값에 대한 인장강도 및 신장변화율의 80% 이상, 150% 이하이다.	시험항목			시험방법	온도조건 (℃)	규격값	두께 (mm)		접착공법	KS M 6518	20	3.5 이상	용착공법	KS F 4917	4.0 이상	인장 성능	인장강도 (kgf/cm)	개질 아스팔트계	KS F 4917	20	15 이상		합성 고분자계	부록 시험편	파단시 신장률 (%)	개질 아스팔트계	KS F 4917	20	25 이상	합성 고분자계	부록 시험편	200 이상	접합강도 (kgf/cm)			KS F 4917	20	5 이상	인열강도 (kgf)			KS F 4917	20	5 이상	내굴곡성 (10mm 심봉)			부록 시험편	-20	이상 무	열화처리 후 인장성능 (가열, 알칼리, 산 및 염수처리 후)		외관변화	KS F 4917	150, 20	이상 무	질량변화율 (±%)	2 이하	인장강도비 (%)	80 이상, 150 이하	신장변화율 (%)	80 이상, 150 이하	내열·치수안정성 (%)			부록 시험편	150	2 이하	내피로 성능			KS F 4917	-20	이상 무	내움푹패임 성능			KS F 4917	20	구멍이 없을 것	
시험항목			시험방법	온도조건 (℃)	규격값																																																																													
두께 (mm)		접착공법	KS M 6518	20	3.5 이상																																																																													
		용착공법	KS F 4917		4.0 이상																																																																													
인장 성능	인장강도 (kgf/cm)	개질 아스팔트계	KS F 4917	20	15 이상																																																																													
		합성 고분자계	부록 시험편																																																																															
	파단시 신장률 (%)	개질 아스팔트계	KS F 4917	20	25 이상																																																																													
		합성 고분자계	부록 시험편		200 이상																																																																													
접합강도 (kgf/cm)			KS F 4917	20	5 이상																																																																													
인열강도 (kgf)			KS F 4917	20	5 이상																																																																													
내굴곡성 (10mm 심봉)			부록 시험편	-20	이상 무																																																																													
열화처리 후 인장성능 (가열, 알칼리, 산 및 염수처리 후)		외관변화	KS F 4917	150, 20	이상 무																																																																													
		질량변화율 (±%)			2 이하																																																																													
		인장강도비 (%)			80 이상, 150 이하																																																																													
		신장변화율 (%)			80 이상, 150 이하																																																																													
내열·치수안정성 (%)			부록 시험편	150	2 이하																																																																													
내피로 성능			KS F 4917	-20	이상 무																																																																													
내움푹패임 성능			KS F 4917	20	구멍이 없을 것																																																																													

표 6-9-4-3 도막식 방수재의 품질기준

시 험 항 목			시 험 방 법	온도조건 (℃)	규 격 값
두 겹 (mm)			KS M 6518	20	1.0 이상(양생완료 후)
고형분 (%)			KS F 3211	-	표준값의 3% 이내
인장성능	인장강도 (kgf/cm ²)	합성고무계	KS F 3211 부록 시험편	20	15 이상
		고무아스팔트계			
		합성수지계			
		무기질탄성계			
	파단시 신장률 (%)	합성고무계	KS F 3211 부록 시험편	20	300 이상
		고무아스팔트계			50 이상
		합성수지계			80 이상
		무기질탄성계			
내굴곡성 (10mm 심봉)			부록 시험편	-20	이상 무
지축건조 시간 (시간)			KS M 5000	20	3 이내
작업성			-	-	도포작업에 이상 무
내움폭패임 성능			KS F 4917	20	구멍이 없을 것
열화처리 후 인장성능 (가열, 알칼리, 산 및 염수처리 후)		외관변화	KS F 3211 부록 시험편	150, 20	이상무
		질량변화율(±%)			2 이하
		인장강도비 (%)			80 이상, 150 이하
		신장변화율 (%)			80 이상, 150 이하
내피로 성능			ASTM C 836	-20	이상 무

- * 가열처리 후의 인장강도비 및 신장변화율은 무처리시 값의 80% 이상, 150% 이하이다.
- * 알칼리, 산 및 염수처리한 시편은 가열처리한 후의 시편을 사용하고, 가열처리시 값에 대한 인장 강도 및 신장변화율의 80% 이상, 150% 이하이다.
- * 도막두께는 방수재의 종류에 따라 내움폭패임 성능 시험시 70℃ 온도를 추가하여 구멍이 뚫리지 않고, 아스팔트 혼합물 포설시 및 후에 방수재에 구멍이 뚫리지 않을 경우 제품의 표준값 두께 이상으로 하여도 무방하다.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.4.2 Sheet 방수 (1) 콘크리트 상판의 표면처리 ① 방수공사시 콘크리트 상판의 재령이 최소한 2주 이상 되어야 하고, 상판은 구멍이나 돌출된 부분이 없어야 한다. ② 방수 작업시 상판은 깨끗해야 하며 레이턴스를 완전히 제거하여야 한다. ③ 점토, 흙, 먼지, 콘크리트 부스러기 등 모든 이물질을 제거하여야 한다. ④ 잡물을 제거하기 위해서는 압축공기나 물청소를 한다. ⑤ 방수시공 할 때 표면은 완전히 건조되어 있어야 한다. (2) 상판표면의 개선 ① 손망치와 끌을 사용한다. ② 회전 연마기를 사용한다.	2.3 도막식 방수재 2.3.1 도막식 방수재의 품질 및 시험 도막식 방수재의 품질기준은 다음 표 6-9-4-3과 같다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.4.3 도막 방수 (1) 상판의 표면처리 ① 콘크리트 상판 가. 방수공사시 콘크리트 상판의 재령은 최소한 2주 이상 되어야 하고, 상판은 구멍이나 돌출된 부분이 없어야 한다. 나. 방수공사시 콘크리트 상판에는 레이탄스, 먼지 유지등이 부착되어 있어서는 안된다.(-shot라스트나 기계기구 사용제거) 다. 강우 직후나 콘크리트 상판이 수분을 함유하여서는 안되며, 건조상태의 확인은 육안관찰이나 고주파 수분계를 사용할 수 있다. ② 강상판 가. 방수공사시 강상판에는 먼지, 유지등이 부착되어 있어서는 안된다. 나. 강우 직후에는 강상판면을 충분히 건조시켜야 한다. (2) 상판 표면의 개선 ① 손망치와 끌을 사용한다. ② 회전연마와 공기 압축기, shot라스트를 한다. ③ 유지류는 용제를 침투시킨 걸레를 사용한다. (3) 방수층의 시공 ① 공통사항 가. 기상조건 (가) 기온 5℃ 이하에서 시공하지 않은 것이 바람직하며, 5℃ 이하에서 시공이 부득이한 경우에는 적외선 램프 등을 사용하여 콘크리트 상판면을 예열하거나 이동식 방풍 판넬 등을 세워 바람에 의한 온도저하를 방지하는 등 보온에 노력을 기울여야 한다. (나) 작업장에 비가 내릴 경우에는 방수공사를 중지하여야 하며, 작업 완료 직후의 강우에 의하여 도막에 요철이 생겼을 경우에는 충분히 건조하여 그 위에 추가 도막 방수작업을 시행하여야 한다.	3. 시공 3.1 시공전 준비사항 3.1.1 콘크리트 바닥판 (1) 콘크리트 바닥판면의 건조는 보통시멘트를 사용할 경우, 콘크리트 타설후, 2주 이내에 방수층 시공을 해서는 안된다. 그러나 조강 및 초속경시멘트를 사용할 경우는 고주파수분계로 건조상태를 확인한 후, 그 값이 10% 이하일 때에는 2주 이내에 방수층을 시공하여도 무방하다. (2) 콘크리트 바닥판면에 레이탄스, 먼지, 기름 등이 부착되어있다면 방수층의 접착성능에 악영향을 미치는 경우가 많기 때문에 이들 유해물은 확실하게 제거하여야 한다. (3) 레이탄스의 제거는 일반적으로 콘크리트 그라인더나 진공형 파워 브러쉬를 사용하지만, 부분적인 레이탄스의 제거는 와이어 브러쉬, 핸드 그라인더 등으로 수행해도 좋다. 평탄성은 1 m 스틸자를 이용하여 m당 3점법으로 평탄도를 점검하고, 길이 3 m에 10 mm를 초과해서는 안된다. 측정 위치는 편평도가 육안으로 볼 때 가장 클 것으로 예상되는 곳이어야 한다. (4) 바닥판면의 요철부위 중 직경 10 mm 이상이며 깊이 3mm 이상 패인부분은 이물질들을 제거하고 적합한 충전재를 사용하여 퍼티작업(공극메움)을 하여야 한다. (5) 먼지제거는 공기압축기로 청소하는 것이 효율적이지만, 소음이 심하므로 근처 환경에 따라 포장노면 청소용 스위퍼 등으로 제거하는 것이 바람직하다 (6) 유류는 용제를 묻힌 천으로 닦아내어 제거하는 것이 일반적이다. 이 경우, 용제는 유류의 종류에 따라 선정하여야지만, 통상 바닥판면의 유지는 기계유와 엔진오일 등이 많기 때문에 유기용제를 사용하면 좋은 점이 많다. 또한 인접부 포장작업으로 인해 바닥판면에 이물질이 발생한 경우에는 반드시 제거하여야한다. (7) 바닥판 단부 및 바닥판의 요철부 등의 물이 고이는 부분은 충분히 건조시켜야 한다. (8) 바닥판면의 균열이 있는 경우는 균열보수 작업을 반드시 실시한 후 후속작업을 행하여야한다. (9) 인접부의 포장작업으로 인해 바닥판면에 아스팔트 찌꺼기 및 이물질이 발생할 경우는 먼처리 작업에 지장이 있으므로 작업자 및 차량의 진입시에는 이물질이 묻지 않도록 관리하여야한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
② 살포 시공시 유의사항 가. 시공시 기온은 5℃ ~ 25℃에서 시공하여야 한다. 나. 교면방수 시공전 브러쉬 등으로 콘크리트 표면의 레이탄스를 완전히 제거한 후 오물이나 이물질 및 기타 유기물 등을 물로 씻어내고 건조시킨 후 콤프레셔 등으로 청소하여야 한다. 다. 바람이 많거나 우천시에는 시공을 피하도록 하고 시공중 강우시에는 살포면에 비닐을 덮어 보호하여야 하며, 살포후 1시간 이내에 추가로 살포하여야 한다. 라. 교면방수제는 살포전 충분히 희석되도록 한다. 마. 시공장비는 저압 분무기를 사용하여 교면이 완전히 건조된 상태에서 균일하게 살포하여야 한다. 바. 시공후 침투깊이가 부족한 부분은 시공자 부담으로 재살포하여야 하며, 방수제가 충분히 침투되지 않았거나 보수 또는 재시공할 시에는 동일 제품을 사용하여야 한다. 사. 방수제의 살포는 2회로 나누어 시공하는 것이 좋으며, 시험 살포후 침투깊이가 4mm 이상인지를 확인한 후 시공하여야 한다. 아. 경미한 파손이나 2mm 이하의 미세균열 부위는 더 이상 방수제가 흡수되지 않을 때까지 살포하여야 한다. 자. 경사면에서는 흘러내리지 않을 정도로 살포하고 1차 침투가 거의 완료시 2차 또는 3차 살포하여야 한다. 차. 살포시기는 제품마다 다를 수 있으나 콘크리트 타설후 최소 15일에서 최고 30일 이내가 가장 바람직하다. 카. 방수제 살포후 48시간 이상은 보호조치를 하여야 한다. 타. 제조일자로부터 1년 이상 경과된 제품은 사용해서는 안된다. 파. 시공시는 표면에서부터 20~30cm 정도 띄워서 살포하며, 작업원은 보호복, 보호장갑, 보호마스크를 착용하여야 한다.	3.2 기상 조건 3.2.1 콘크리트 바닥판 방수공에 있어서는 재료의 품질 및 콘크리트 바닥판의 상태도 물론 중요하지만, 시공시의 주변 온도에도 많은 영향을 받게 된다. 기온이 너무 높거나 낮아도 방수재가 성능을 발휘하는데 악영향을 미친다. 3.2.2 시공시의 기온은 5℃ 이상을 원칙으로 한다. 부득이 하여 기온이 5℃ 미만에서 시공할 경우는 결로에 주의하여야하며 보온 대책을 수립하여야하고, 하절기와 같이 시공시의 온도가 30℃를 넘는 경우, 온도에 영향을 받기 쉬운 재료, 특히 클로로프렌 고무 도막방수제는 새벽이나 야간을 이용한 시공이나 차양을 설치하여 직사광의 영향을 받아 시공면의 온도가 올라가는 것을 막도록 하여야 한다. 3.2.3 비가온 직후에는 바닥판면의 함수율을 반드시 점검하고 공기중 상대습도가 85% 이상일 경우에는 시공을 지양하여야하며, 도포 작업시 비가 올 경우 작업을 즉시 중단하고 도포재의 품질이 우천으로 인하여 품질이 저하되는 현상이 발생하지 않도록 조치한다. 3.2.4 강풍시에는 재료가 흐트러질 수 있으므로 시공을 피한다. 3.2.5 우기 중에는 습도가 높아 콘크리트 바닥판면의 함수율이 10% 이하로 떨어지지 않는 경우도 시공을 피하여야 한다. 3.2.6 해가 있는 경우 직사광선에 의한 급격한 양생을 방지하고 기포의 발생 억제를 위해 15시 이전,해가 없는 경우는 13시 이전에 작업을 할 경우에는 감독자의 지시에 따라야 한다. 3.3 접착층의 시공 3.3.1 접착제의 도포에 있어서 일반적으로 사용할 기계기구에는 고무헤라, 로울러 및 살포기 등이 있다. 접착제의 도포시에는 필요한 기계기구를 이용하여 얼룩이 지지 않고 균일하게 도포되도록 넓게 바르는 것이 좋다. 3.3.2 접착제의 도포는 필요한 기계기구를 사용하여 얼룩없이 균일하게 도포하여야 하고, 일반적으로 단경간 교량에서 프라이머는 한 작업장에서 프라이머 작업을 완료하고, 장경간 교량에서 프라이머 작업은 스펠 바이 스펠(span by span) 방법이나 차선별로 수행하는 것이 바람직하다. 3.3.3 접착층을 2층 이상으로 도포할 경우에는 각 층을 균일하게 도포하여야 하며, 일반적으로 1층을 교축 직각방향으로 2층을 교축방향으로 도포한다. 3.3.4 접착제 시공시 재료가 소요량 이상을 한곳에 다량 도포하지 않도록 표준사용량을 준수하도록 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
나. 재료의 보관 (가) 용제형의 접착제 및 방수제는 인화성이 강하므로 현장 보관시 다량으로 보관해서는 안되며 취급시에는 환기에 충분히 주의하여야 한다. (나) 또한 냄새가 강하므로 보관장소의 선택에 있어 부근의 환경을 충분히 고려하여야 하며 취급시에는 환기에 충분히 주의하여야 한다. 다. 도막방수의 시공조건은 공급제품의 시방사양에 따라야 하며, 시공 전 감독자의 승인을 받은후 시공하여야 한다.	3.3.5 2층 이상 도포할 경우에는 1차 도포후 2차 도포할 때까지 30~60분 정도 건조시킨다. 이는 제품의 종류에 따라 다소 차이가 있으므로 주의하여야 한다. 3.3.6 양생시간은 고무아스팔트계 및 합성고무계는 20℃에서 1시간 정도, 5℃에서 2시간 정도이고, 수지계는 20℃에서 15분 이내, 5℃에서 30분 이내를 표준으로 하며 접착제의 종류, 기온, 바람, 지축건조 시간 등을 고려하여 결정한다. 3.3.7 양생중 강우가 있을 경우는 도포를 중지하고 비닐 등으로 덮어 표면을 보호함과 동시에 수분을 충분히 제거한 후 재도포 한다. 3.3.8 접착제의 표준 사용량은 일반적으로 고무아스팔트계의 경우에 0.2 ℓ/㎡ 이상, 합성고무계 용제형은 0.15 ℓ/㎡ 이상, 수지계는 0.15 ℓ/㎡ 이상을 표준으로 하되, 시공 전에 시험시공을 실시하고 그 결과에 대하여 감독자의 승인을 받은 후 시공하여야 한다. 3.4 흡수방지식 방수층 시공 3.4.1 흡수방지식 방수재의 경우 대부분이 수용성으로 물과 일정 비율로 혼합하여 작업하게 되며 어느정도의 콘크리트 표면의 물기를 필요로 한다. 따라서 표면이 너무 건조하지 않도록 유지하여야 하며, 동시에 먼지, 진흙, 기타 유해물 제거 청소를 하여야할 필요가 있다. 3.4.2 현장에 맞는 시공 장비를 준비하여야 하며, 분무기를 사용할 경우, 적정 압력의 분무기를 사용하여야 하며, 솔이나 흙손을 사용할 경우 확실하게 문질러 시공하여야 하며, 사용량에 대하여 손실량을 충분히 고려하여 혼합하여야 한다. 3.4.3 표면에 균일하게 되도록 살포하고 중복 도포하여야 하는 경우에는 1차 도포 후 충분히 양생한 후 2차 도포시에는 1차 도포한 방향과 직각이 되도록 시공하여야 한다. 3.4.4 도포막이 너무 빨리 건조되지 않도록 분무기 등으로 수분을 제공하여야 하며, 제품에 따라 적절한 양생 방법을 사용하여야 한다. 3.4.5 제품에 따라 차이는 있지만, 양생기간이 충분하지 않을 경우, 침투가 불량하고 표면에 건조막이 존재하여 아스팔트 포장층과의 접착에 악영향을 미치는 경우가 있으므로 반드시 충분히 양생하여야 한다. 3.4.6 표준 사용량은 제품에 따라 차이가 있을 수 있지만, 흡수방지식 방수재의 경우 표면에 막을 형성하는 방식이 아니기 때문에 시공 두께를 언급할 수 없으며, 대신 물의 침투로 인한 바닥판 콘크리트 표면의 손상 방지를 위해 침투 깊이를 4 mm 이상이 되도록 시공하고 관리하여야 한다. 3.4.7 단부에는 배수처리 시설을 설치하여 물이 체수되어 있지 않도록 조치하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
(3) 방수쉬트의 시공 ① 프라이머 시공 가. 프라이머는 아스팔트와 휘발성이 높은 용제를 혼합하여 제조한 것으로 표면정리 및 방수쉬트와의 접착력을 강화시킬수 있는 제품이어야 한다. 나. 시공면이 완전히 건조된 후 요철 부분을 브러쉬나 압축공기를 이용하여 먼지, 모래 등 이물질을 깨끗이 제거하여야 한다. 다. 표면처리가 끝난후 로울러를 이용하여 도포한다. 라. 프라이머는 시험도포를 실시하여 부착력이 가장 양호한 두께를 결정하여야 하며, 콘크리트면이 완전히 도포되도록 하여야 한다. 마. 도포된 프라이머는 점성이 없어질 때까지 건조(25℃에서 1~2시간)시킨후 시공하며 도포 후 24시간이 경과하였거나 건조된 표면이 먼지, 모래 등으로 오염되어 있으면 재도포 한다. ② 방수쉬트 시공 가. 방수쉬트의 겹치는 부위는 100mm로 하며 3단 이상 겹치지 않게 한다. 나. 방수쉬트 시공시 구배가 있는곳은 낮은 곳에서 부터 높은 곳으로 시공하여야 한다. 다. 방수쉬트를 가열하면서 공기가 갇히지 않도록 접착하여야 하며, 기포가 발생한 경우에는 송곳으로 찢러 기포를 제거하면서 완전히 접착하여야 한다. 라. 접착후 수동식 로울러 다짐을 실시한다. 마. 방수쉬트의 연결 부위는 열을 가해 완전히 접착하여 마무리 한다.	3.5 시트식 방수재 시공 3.5.1 시트식 방수재의 시공두께는 3.5 mm 이상을 확보하여야하고 접착 공법을 사용한 경우는 용착형 보다 다소 작은 3.0 mm 이상이 되어야 한다. 3.5.2 방수시트의 접착방향은 교축방향과 같게 하고 구배가 낮은 쪽부터 시공하는 것이 바람직하다. 3.5.3 접착시 부풀음이 생기지 않도록 교면에 밀어 붙여 시공하고 부풀음이 생길 방수시트의 겹침폭은 10cm 이상으로 하고, 겹침부위가 2겹 이상이 되지 않게 하는 것이 좋다. 3.5.4 시트식 방수층에는 직경이 5 mm 이상의 기포는 핀 등의 기구를 사용하여 구멍을 뚫거나, 크기가 클 때에는 그 부분을 절개한 후 재시공을 한다. 단 5 mm 미만의 기포에 있어서도 포장두께가 얇고 포장층과의 접착력에 악영향을 미친다고 판단될 시에는 필수적으로 제거하는 것이 바람직하다. 3.5.5 시트의 겹침폭은 100 mm 이상이 되어야 하며, 겹침부위는 열을 가해 완전히 접착시켜야하며 겹치는 부위가 2겹 이상이 되지 않게 지그재그(zigzag) 모양으로 시공한다. 겹침부위가 2겹 이상이 될 때에는 그 부위를 적정 두께로 절단하는 등 필요한 조치를 취하여야 한다. 3.5.6 프라이머의 표준 사용량은 0.2~0.5ℓ/㎡ 이며, 재료사양에 따라 변화할 수 있으므로 시험시공을 실시 후 감독자의 승인을 득한 후 시공에 임한다. 3.5.7 프라이머는 도포 후 20~60분 동안 건조 양생 시켜야 한다. 3.5.8 접착형 시트 부착 (1) 접착용 아스팔트의 용해 온도는 210 ℃ 정도이며, 전용 용제를 사용하여야 한다. (2) 용해시 소화기를 준비하고, 부분 가열은 피하여야 하며, 용기 주변은 오염되지 않도록 양생시트를 깔다. (3) 시트를 시공선에 한 번 맞추고서 다시 말고, 접착용 아스팔트를 흘리면서 부착한다. (4) 시트의 단부에서 벗어난 아스팔트는 적절한 기구로 균일하게 한다. 3.5.9 용착형 시트 부착 (1) 시트를 시공선에 한 번 맞추고나서 다시말고, 토치로 시트를 가열하면서 부착한다. (3) 시트단부에서 벗어난 용융재는 적절한 기구로 균일하게 한다. (4) 아스팔트 고임을 확인하면서 공기가 주입되지 않도록 주의한다. (5) 시트를 너무 가열하지 않도록 주의한다. 3.5.10 방호벽 및 중분대와 접촉하는 단부는 포장 상부층의 높이 이상 치켜 올리는 것이 좋다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
② 접착층의 시공 가. 접착제의 도포는 필요한 기계기구를 사용하여 얼룩없이 균일하게 도포하여야 한다. 나. 접착제를 2층 이상으로 도포할 경우에는 각 층을 균일하게 도포하여야 하며, 일반적으로 1층을 교축직각방향으로 2층을 교축방향으로 도포한다. 다. 접착제 시공시 재료가 넘친다든지 고이게 하지 않도록 주의함과 동시에 소요량 이상을 한 곳에 다량 도포하지 않도록 하며 표준사용량을 초과해서 도포하였을 경우 그 부분을 제거하여 재도포하여야 한다. 라. 2층 이상 도포할 경우에는 1층을 도포후 다음층을 도포할 때까지 30-60분 정도 건조시킨다. 마. 도포된 접착층은 휘발물을 충분히 증발시킬 필요가 있으므로 손상없이 양생을 한다. 바. 양생시간은 아스팔트계, 고무계는 20℃에서 1시간 정도, 5℃에서 2시간 정도를 표준으로 하며 접착제의 종류, 기온, 바람, 지축 건조시간 등을 고려하여 결정한다. 사. 양생중에 강우가 있을 경우 수분을 충분히 제거하는 동시에 오물이 부착하지 않도록 주의하여야 한다. 아. 역청 고무계 접착제의 경우 2층을 시공한 후 12시간 양생하며, 공사차량의 통행등으로 인한 손상이나 접착성이 저해되지 않도록 하여야 한다. 자. 경화성 아스팔트계 접착제는 차량의 주행이 가능한 상태까지 양생하며, 양생시간은 지축 경화시간을 초과해서는 안된다. 지축 경화시간은 기온에 따라 다르므로 10~60℃ 사이의 온도-지축 경화시간 곡선에 따라 시공시기의 기온에 대한 지축 경화시간을 결정하여야 한다. 또한, 현장에서는 도포면에 혼합물 온도보다 20℃ 낮은 온도로 가열한 유리봉을 접촉시켜서 경화 상태를 확인하여야 한다.	3.6 도막식 방수재 시공 3.6.1 도막식 방수재의 시공에 사용되는 기계기구는 접착제 도포에 이용되는 기계기구에 준하면 좋다. 3.6.2 방수재의 도포는 필요한 기계기구를 이용하여 균일하게 도포 되도록 하고, 중복 도포하는 방수재는 교축직각방향, 교축방향의 순서대로 도포하고 방향을 바꾸어 중복 도포하여야 한다. 3.6.3 각 층의 양생시간은 사용하는 재료에 따라 다르지만 층간의 접착을 위하여 충분히 양생하여야 하고, 양생시간이 충분하지 않을 경우는 가열기구를 이용하여 촉진양생을 실시하는 등의 조치가 필요하다. 3.6.4 아스팔트 포장층 포설작업 전까지 방수재가 손상되지 않도록 주의하여 충분히 양생하고, 양생 중에 방수재 위로 차량의 주행, 중량물 재하와 기름을 흘리는 일이 없도록 하여야 한다. 3.6.5 도막식 방수층에는 직경 3 mm 이상의 기포는 없어야 한다. 단 3 mm 미만의 기포에 있어서도 포장두께가 얇고 포장층과 의 접착력에 악영향을 미친다고 판단될 시에는 필수적으로 제거하는 것이 바람직하다. 3.6.6 프라이머의 표준 사용량은 0.2~0.5ℓ/㎡ 이며, 재료사양에 따라 변화할 수 있으므로 시험시공을 실시 후 감독자의 승인을 득한 후 시공에 임한다. 3.6.7 프라이머는 도포 후 20~60분 동안 건조 양생 시켜야 한다. 3.6.8 표준 사용량은 각 제품에 따라 다르므로 시공 전에 시험 시공을 실시하여 그 결과에 대하여 감독자의 승인을 득한 후에 시공에 임하여야 한다. 3.6.9 도막방수공사에 있어서 방수성능을 충분히 확보하기 위한 시공두께는 재료의 성능 면에서 1.0 mm 이상이 요구된다. 3.6.10 합성고무계의 도포 (1) 롤러와 도포기로 방수재가 바닥에 밀착되도록 균일하게 도포한다. (2) 각 층 도포 시간간격은 제품 사양에 따르며, 양생기간을 엄수하고 다음층의 도포를 시행한다. (3) 직경 3mm 이상의 기포는 터트린 후에 다음 층의 도포를 시행한다. (4) 최종층에서는 특히 얼룩에 주의하고 소정의 두께가 확보될 수 있도록 균일하게 도포한다. (5) 양생 후 시공두께 확보 유·무를 확인한다. (6) 포장과의 접착용 텍코트를 도포하는 경우는 그 도포량을 엄수하여야 하며, 얼룩이 생기지 않게 주의한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
③ 방수층의 시공 가. 방수제의 도포는 필요한 기계기구를 이용하여 부풀음이 생기지 않도록 균일하게 시공하여야 하며 교면 포장재료에 의하여 손상 받지 않는 제품을 사용하여야 한다. 나. 방수제는 교축 직각방향, 교축방향의 순서대로 도포하고 방향을 바꾸어 중복 도포하여야 한다. 이 경우 중첩부위의 부착을 위하여 충분한 시간을 가지고 단계적으로 도포하여야 한다. 다. 부풀음이 발생하여 볼록하게 보이는 장소는 그 부분을 손상치 않도록 공기를 유출시켜야 한다. 라. 방수제는 교면 포장작업시 까지 손상되지 않도록 주의하여 양생하여야 하며, 양생 중 도막 방수층 위를 차량이 주행하거나 중량물의 재하, 기름 등에 의해 손상되지 않도록 하여야 한다. 마. 각 층의 양생시간은 사용하는 도막 방수재료에 따라 다르지만 일반적으로 가열형 도막 방수제는 손상되지 않을 정도로 양생하고, 용제형 도막 방수는 도포후 견실한 부착을 위해 20℃ 상태로 4~48 시간 정도 양생하여야 한다.	3.6.11 고무아스팔트계의 도포 (1) 접착용 아스팔트의 용해 온도는 210 ℃ 정도이며, 전용 용해 가마를 사용하여야 한다. (2) 용해시 소화기를 준비하고, 과열과 부분 가열은 피하여야 하며, 가마 주변은 오염되지 않도록 양생시트를 깐다. (3) 고무아스팔트 방수제는 규정두께를 확보할 수 있도록 롤러를 이용하여 균일하게 도포하여야 하며, 바닥판의 패임부에는 과다 도포하여 재료가 고이지 않도록 한다. (4) 직경 3mm 이상의 큰 기포는 터트린 후에 다음 층의 도포를 시행한다. (5) 신축이음부 및 배수구 주위는 꼼꼼히 도포한다. (6) 시공두께 확보 유·무를 확인한다. 3.6.12 합성수지계의 도포 (1) 액상의 주재인 합성수지와 경화제 등을 적정 비율로 혼합한다. (2) 바닥판의 패임부에는 재료를 과다 도포하여 고이지 않게 한다. (3) 롤러 및 스프레이 등을 사용하여 도포한다. (4) 직경 3 mm 이상의 큰 기포는 터트린 후에 다음의 공정의 도포를 시행한다. (5) 규정두께가 확보될 수 있도록 균일하게 도포하고, 시공두께 확보 유·무를 확인한다. (6) 규사를 한 곳에 집중이 되지 않게 스코프로 균일하게 살포하고, 잉여 규사는 닦아 낸다. 3.6.13 방호벽 및 중분대와 접촉하는 단부는 포장 상부층의 높이 이상 치켜 올리는 것이 좋다. 3.7 배수 처리 3.7.1 방수층의 시공에 있어서 방호벽이나 중분대측의 배수장치는 포장층을 통해 침투한 물을 방수층 상면에서 신속하고 원활하게 배수를 목적으로 설치한다. 3.7.2 배수구에 먼지나 이물질 등이 끼여있는 것이 있기 때문에 배수구는 방수층을 시공하기 전에 깨끗이 청소를 해놓는 것이 좋다. 3.7.3 배수구 안에 접착제나 방수재가 들어가지 않도록 사전에 입구를 막아 놓는다. 3.7.4 방수시트의 겹침부가 있을 경우는 시트면이 배수구 보다 아래에 있지 않도록 한다.	

표 6-9-4-4 품질관리 항목

구 분	항 목	방 법	횟수 또는 범위
RC 바닥판	수분량	고주파수분계	전면 (5회/1경간)
	양생기간	타설후 경과일 수	전면
	평탄성	스틸자 이용	전면
접착층	도포량	납품서 및 빈 용기 수 확인	전면 (시공중 수시, 시공 후 1회)
	도장얼룩	전면 육안 조사	
	기 포	전면 육안 조사	
	흙 집	전면 육안 조사	
시트식 및 복합식 방수층	두 겹	막 두께 측정용 다이얼게이지 마이크로메타, 버니어캘리퍼스	전면 (9점/1경간, 시공중 및 후)
	접착용 AP 도포량	납품서 및 빈 용기 수 확인	전면 (1회/40m ²)
	벗겨짐	전면 육안 조사	
	주 림	전면 육안 조사	
	기 포	전면 육안 조사	
	얼 룩	전면 육안 조사	
	겹침폭	겹침부위 전구간 측정	
도막식 방수층	두 겹	막 두께 측정용 다이얼게이지 마이크로메타, 버니어캘리퍼스	전면 (9점/1경간, 도포후)
	도포량	납품서 및 빈 용기 수 확인	전면 (시공중 수시, 시공 후 1회)
	기 포	전면 육안 조사	
	흙집	전면 육안 조사	
	도장얼룩	전면 육안 조사	
줄 눈	프라이머 도포량	납품서 및 빈 용기 수 확인	전면 (시공중 수시, 시공 후 1회)
	빈 틈	전면 육안 조사	
	충전 후 유출	전면 육안 조사	
단부처리	치켜올림 높이	정규자로 측정	모든 개소
배수처리	구멍공	육안 조사	각 배구수
	배수구 단부	육안 조사	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	3.8 현장 품질관리 3.8.1 품질관리는 완성한 공정 소요의 척도, 성능을 가질 수 있게 하는 과정이다. 품질관리의 항목은 다음 표 6-9-4-4를 따른다. 주) 두께에 대해서는 방수재 시공 후 포장층 포설 전에 방수재가 완전 경화된 상태에서 표 6-9-4-4의 방법에 따라 측정하고, 포장층을 포설한 후의 두께 측정은 시편을 코어링 및 기타 적절한 방법으로 채취하여 측정 횟수 및 빈도는 감독관의 지시에 따르도록 한다.	

표 6-9-4-5 품질관리 기록표

공사명				교 량 명			
시공업자명				교량형식			
일기				교량연장			
온도		℃		시공일시			
풍속		m/s		일시공면적		m ²	
상대습도		%		전체시공면적		m ²	
바닥판의 상태		마무리	솔질, 흙손, 기타				
		배수구	없음, 있음 ()개소				
		수분량	%	양생기간		주, 일	
		이물질	있음, 없음	강 도		kg/cm ²	
		평탄성	양호, 불량	레이탄스		있음, 없음	
방수층의 종류		시트식, 도막식, 복합식, 기타 : 제품명()					
시 공	청소방법	빗질, 콤프레샤, 진공청소기, 기타()					
	시공방법	롤러, 솔, 스프레이, 인력시공, 기계시공, 기타()					
	양생기간	일, 시간, 분					
품질관리 이상유무	두 께	기준값 이하, 이상		처리방법			
	얼 록	있음, 없음 (상태)		처리방법			
	기 포	있음, 없음 (상태)		처리방법			
	흙 집	있음, 없음 (상태)		처리방법			
	주 림	있음, 없음 (상태)		처리방법			
	벗 겨 짐	있음, 없음 (상태)		처리방법			
	줄 눈 공	있음, 없음 (상태)		처리방법			
	단부처리	있음, 없음 (상태)		처리방법			
	배수구부	있음, 없음 (상태)		처리방법			
재료 사용량	규정 사용수량	제품명	단위 사용량	시공면적		소정의 사용량	
	현장 사용수량	제품명	단위수량	시공면적		소요된 사용량	
기타 특기사항							
작 성 자				연 락 처			

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.8.2 품질관리의 기록 (1) 품질은 각 시공단계 및 시공후의 관리를 실시하는 것이 좋다. 품질관리는 아래의 표 6-9-4-5를 참고로 한다. 그러나 방수층의 종류, 교량, 현장조건 등에 따라 감독자가 필요하다고 판단되는 항목을 추가할 수 있다.	

표 6-9-4-6 교면 방수층의 품질 기준

시험 항목		시험온도(℃)	시험방법	기 준
방수성 (㎖)		20	교면방수재의 설계·시공 및 품질관리 지침 시험편	감수량 0.5 이하
내كل충격저항성		10, 25, 40		합 격
전단접착성	강도(kgf/cm ²)	-10		8.0 이상
		20		1.5 이상
	신장률(%)	-10		0.5 이상
		20		1.0 이상
인장접착성	강도(kgf/cm ²)	-10		12.0 이상
		20		6.0 이상
수침 7일 후의 인장접착성	강도(kgf/cm ²)	20		수침전 70%이상

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	3.8.3 품질의 합격판정 기준 (1) 방수층을 시공한 후 공정 및 품질은 표 6-9-4-6의 인장접착성 및 표 6-9-4-7에 표시한 기준에 합격하여야 한다. (2) 접착성능과 규정 두께는 반드시 기준에 적합하여야 하고, 두께는 아스팔트 포장층을 포설하기 전에 실시하여야만 측정이 용이하고 방수층에 손상을 주지 않는다. (3) 포장층 포설후 두께 측정이 반드시 필요한 경우는 접착성능 검사시 병행 하는 것이 바람직하다.	

표 6-9-4-7 품질의 합격 판정 기준

구 분	항 목		합격판정 기준
RC 바닥판	함수비		10 % 미만
	양생기간		타설후 2주 이상(속경성 재료 사용시는 단축 가능)
	평탄성		3 m에 10 mm 이하
접착층	도포량		소요의 규정량 만족
	도장얼룩		이상 없는 것
	기 포		이상 없는 것
	흠 집		이상 없는 것
시트식 및 복합식 방수층	두 겹	시트식	접착형 : 3.0 mm 이상, 융착형 : 3.5mm 이상
		복합식	도막 2.0mm 이상, 시트 1.0mm 이상, 합성두께 3.0mm 이상
	접착제 도포량		소요의 규정량 만족
	벗겨짐		이상 없는 것
	주 림		이상 없는 것
	기 포		이상 없는 것
	얼 룩		이상 없는 것
	접침폭	시트식	100 mm 이상
		복합식	50 mm 이상
도막식 방수층	두 겹		1.0 mm 이상
	도포량		소요의 규정량과 두께를 만족
	기 포		이상 없는 것
	흠집		이상 없는 것
	도장얼룩		전면 육안 조사
줄 눈	프라이머 도포량		소요의 규정량 만족
	빈 틈		발견되지 않는 것
	충전 후 유출		발견되지 않는 것
단부처리	치켜올림 높이		표층 높이 이상
배수처리	구멍공		이상 없는 것
	배수구 단부		이상 없는 것

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	주) 발생한 기포는 완전히 제거하는 것이 바람직하지만 방수층의 접착성, 방수성 및 포장층에 악영향을 미치는 위험이 없는 작은 기포들까지 제거하는 것은 그 노력을 감안할 때 합리적이지 못하다. 일반적으로 접착제 및 도막식 방수층에는 직경 3mm 정도, 시트식 방수층에는 직경 5mm 정도를 한도로, 그 이상의 기포는 없애야 한다. 단 이 크기 미만의 기포에 있어서도 포장두께가 얇고 교통량이 많은 경우 포장에 악영향을 미친다고 판단될 시에는 필수적으로 제거하는 것이 바람직하다.	

표 6-9-4-8 하자 발생원인 및 대책방안

구 분	하 자	원 인	대 책
바닥판	· 블로홀 · 블리스터	· 바닥면의 요철 · 콘크리트의 건조상태 · 바닥면의 청소불량 및 오염	· 콘크리트 양생기간 준수(보통 콘크리트 타설시 최소 2주 이상) · 콘크리트 바닥판 표면 조정작업(평활도 3m당 10mm 이하) · 바탕의 건조상태 확보(고주파 수분계 이용, 표면 함수비 10% 이하) · 바탕면 청소철저(블라스트 및 진공청소기) · 레이탄스층 완전 제거
방수재	· 방수재 파손·탈락 · 아스콘 탈락·밀림	· 방수재료의 기초물성 · 방수재의 두께 부족 · 방수재의 배합 · 전단 및 인장접착강도 불량 · 과도한 교면의 구배	· 중교통 노선, 곡선부, 경사로 등은 인장접착 및 전단강도가 큰 재료선택 · 국가공인시험 기관에 품질시험(방수재 및 방수층) 의뢰 · 배합비의 준수(적정고무함량 규정) · 도막식 2회~4회 겹침 도포 · 도막두께 준수(완전건조후 두께 1.0mm 이상) · 시공후 시트 두께 준수(접착형 3.0mm 이상, 용착형 3.5mm 이상) · 복합식 방수재 시공 두께 3.0mm 이상 준수
시공	· 방수재 손상 · 방수재 접착력 상실	· 재료별 시공시방 미준수 · 공사차량 조기 진입 · 일사광, 비, 바람, 먼지 · 염분이나 기름 등 이물질 · 포장층의 두께 부족 · 아스콘 포설온도 및 다짐온도의 낮음	· 지축건조시간 및 가사시간 준수 · 도포작업 시간간격 준수 · 포장층 포설시 방수재 경화시간 준수 · 고온다습, 직사광선시 시공 자제 · 동절기 5℃이하에서는 시공 불가 · 배수처리 시설 철저 · 포장층 두께 75mm 이상 확보 · 아스콘 혼합물 온도규정 준수(일반 밀입도 130℃, SMA 150℃ 이상)
양생	· 기포발생 · 방수재 손상	· 강한 일사광으로 인한 기공부의 수증기 팽창압 발생 · 양생시 완전 경화전의 강우	· 강한 일사광에서는 양생막 설치 · 양생시간 준수(제조사 시방 규정) · 방수층 시공 후 가능한 빠른 시간 내에 방수보호층 시공

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	3.8.4 방수 시공중 나타나는 일반적인 하자의 발생원인과 그에 대한 대책 방안은 아래 표 6-9-4-8과 같다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	6-9-5 교면 포장 이 시방은 9-5절 및 9-6절의 해당 사항에 따른다.	수량산출기준에 따라 교면포장에 대하여 소공종으로 분리하였으나 포장공사와 시방내용이 중복되므로 해당내용을 인용하도록 기술함.

구 분	점 검 시 설	적 용 조 건
교대점검	점검계단	◦ 전 교 량 - 연장 30m 이하 및 1경간 교량 - 연장 30m 이상 및 2경간 이상 교량
	교 대 점 검 로	◦ 직벽형 교대 - 상시 수심부 및 철도횡단 교량 - 접근관찰 곤란 교량
교각점검	교 각 점 검 로	◦ 교고 10m 이상인 교량 ◦ 하천 등으로 접근 관찰이 곤란한 교량
상부구조 점 검 로	상부구조 점 검 로 (고 정 식)	◦ Plate girder 교 - 3주형 이하 1행선
	이 동 식 점검대차 (1경간용)	◦ 교고 20m 이상이며, 8경간 미만인 교량 - 강교(Box girder, Plate girder) - 콘크리트교(PC빔, T빔, 연속스라브) - 방음벽 설치 교량 - 상시 수심부 교량 - 철도횡단 교량
	이 동 식 점검대차 (다경간용)	◦ 교고 20m 이상이며, 8경간 이상인 교량 - 개축공사 교량 - 신설공사 교량
상부구조 내부점검	조명시설 및 환풍시설	◦ Box girder (Steel, PC, RC)

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.6 교량 점검 시설 3.6.1 교량점검시설은 교량의 결함유무를 쉽게 파악할 수 있는 위치에 설치하여야 한다. 3.6.2 교량의 점검시설은 표 7-72를 표준으로 한다. 표 7-72 교량점검시설의 적용기준	6-9-6 교량 점검 시설 1. 일반사항 1.1 적용범위 1.1.1 이 시방은 도로교의 유지관리용 부대시설 중 고정식 점검시설의 일반적인 시공에 적용한다. 1.1.2 고정식 점검시설은 점검계단, 점검 통로 및 출입사다리와 그 부속시설, 그리고 점검용 조명설비를 포함한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 6-7-1 강교제작 및 가설 1.3 참조규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS B 0810 금속재료 충격 시험방법 KS B 1002 6각 볼트 KS B 1010 마찰 접합용 고장력 6각 볼트, 6각 너트, 평와셔의 세트 KS B 1012 6각 너트 KS D 3503 일반 구조용 압연강재 KS D 3515 용접구조용 압연강재 KS D 3529 용접구조용 내후성 열간 압연강재 KS D 3530 일반 구조용 경량형강 KS D 3542 고 내후성 압연강재 KS D 3558 일반 구조용 용접경량 H형강 KS D 3566 일반구조용 탄소강관 KS D 3568 일반 구조용 각형 강관 KS D 4101 탄소강 주강품 KS D 4118 도로교용 주강품 KS D 4301 회주철품 1.3.2 관련지침 (1) 교량점검시설 설치지침(건설교통부, 2003.4) 1.4 용어의 정의 1.4.1 점검계단 교량의 상부(노면) 또는 하부(지상)에서 교대로 접근하기 위해서 설치하는 계단식 접근시설 1.4.2 점검통로 고소용 접근장비를 이용하여 접근이 불가능한 교량부재의 점검 및 유지관리를 위해서 설치하는 통로식 접근시설	• 도로공사표준시방서를 참조하여 공사시방서 작성요령에 따라 시방 내용을 보완함. • 교량점검시설의 적용기준으 설계기준에 해당하는 내용이므로 시방서에 기술하기에는 부적절하여 삭제함.

구 분		규 격
점 검 계 단		• 유 효 폭 : 0.60 m
출입 통로	통 로	• 유 효 폭 : 0.80 m ※유효폭은 구조체(교각 및 교대) 벽면으로부터 난간 내측까지 거리임
	난 간	• 유효 높이 : 1.0 m • 난간 레일 : 3 단 • 레일수직간격 : 0.3 m
	출입사다리	• 발 판 폭 : 0.50 m • 원형 지지대 내경 : 0.60 m

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	1.4.3 출입사다리 교량 상부(노면) 또는 하부(지상)에서 점검통로로 도달하기 위하여 설치하는 승강 사다리 1.4.4 이동식 접근장비 사다리, 점검대차, 굴절식 점검차, 고소작업대 등 고소 부재에 접근할 수 있는 장비 1.4.5 점검용 조명설비 상자형 거더교의 박스내부에 설치하는 조명 및 조명용 전기설비 1.5 시스템 설명 1.5.1 설치기준 및 설계하중은 건설교통부에서 발행한 ‘교량점검시설 설치 지침(건설교통부, 2003.4)’에 따른다. 1.5.2 점검통로 및 출입사다리는 교량부재에 고정시키는 구조로 한다. 1.5.3 점검통로는 지지대, 통로(바닥), 난간, 출입사다리로 구성한다. 1.5.4 난간은 원형 또는 구형 파이프 구조로 하고, 핸드 레일은 3단으로 한다. 1.5.5 출입사다리는 추락 방지 원형지지대가 있는 구조로 한다. 1.5.6 점검계단 및 점검통로의 규격은 표 6-9-6-1에 따른다. 표 6-9-6-1 점검 계단 및 점검 통로의 규격	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2. 재 료 2.1 재 료 2.1.1 점검 통로 및 부속물은 강도, 내식성, 내구성이 우수한 재질(스테인레스, 알루미늄 등)로 제작한다. 2.1.2 염해 우려지역에 가설되는 교량에 설치하는 점검 통로는 염해에 문제가 없는 재질로 제작한다. 2.1.3 구조용 강재 (1) 강재의 규격은 KS D 3503, KS D 3515, KS D 3529, KS D 3542, KS D 3530, KS D 3558 또는 동등 이상이어야 한다. (2) 충격시험은 KS B 0810을 만족하여야 한다. 2.1.4 강관 강관의 규격은 KS D 3566, KS D 3568 또는 동등 이상이어야 한다. 2.1.5 볼트 및 핀 (1) 6각 볼트 및 너트 : KS B 1002, KS B 1012 (2) 마찰 접착용 고장력 6각 볼트·6각 너트·평와셔의 세트 : KS B 1010 2.1.6 구조품의 규격은 KS D 4101, KS D 4118, KS D 4301 또는 동등 이상이어야 한다. 2.1.7 용접전극 : 6-7-1절 참조 3. 시 공 3.1 점검계단 3.1.1 점검계단의 경사는 앞성토 경사나 교대가 가설되어 있는 현장 지형의 경사와 유사하도록 한다. 3.1.2 앞성토가 있는 교대 앞에 성토 또는 블록쌓기를 하여 점검로(폭 1.0 m)를 설치하는 경우, 점검계단의 계단참 위치와 제원은 점검로의 높이(주형하단으로부터 1.5 m)를 고려하여 결정한다. 3.2 점검통로 3.2.1 강부재에 점검통로를 설치하는 경우, 연결부재를 본체에 용접으로 미리 설치하고 연결부재와 점검통로 설비는 볼트로 체결하는 것으로 한다. 3.2.2 콘크리트 부재에 점검통로를 설치하는 경우, 연결부재는 매입형볼트(embeded bolt) 또는 셸앵커볼트(set anchor bolt) 등 고정력이 우수한 연결재를 사용하여 콘크리트에 고정하거나, 견고한 결이식 구조 등으로 한다. 앵커볼트의 간격 및 수량은 지지력 및 앵커근입깊이를 계산하여 산정한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.2.3 셀앵커볼트는 콘크리트 내부에 있는 철근의 위치를 피해서 설치하여야 하며, 앵커용 천공위치는 콘크리트 부재의 박락을 방지하기 위하여 단부에서 150 mm 이상 이격된 곳으로 선정하도록 한다. 3.2.4 연결용 볼트는 진동 등에 의한 풀림을 고려해 필히 풀림방지 너트 혹은 스프링와셔를 사용하고 내식성이 우수한 제품을 사용한다. 3.2.5 설치시기는 교각 또는 상부구조 시공시 설치하는 것을 원칙으로 한다. 단, 후속공정 및 상부공 등 작업에 지장이 있는 경우에는 공사여건에 따라 정한다. 3.3 출입사다리 3.3.1 출입사다리 발판은 부재 또는 벽면에서 150 mm 떨어져 설치한다. 3.3.2 자동차전용도로가 아닌 교량 상부에 출입사다리를 설치하는 경우, 출입사다리 입구에 시건장치를 설치한다. 3.3.3 출입사다리를 지상에서 승강하는 방식으로 설치하는 경우, 일반인(특히, 어린이)이 접근할 수 없는 높이로 설치한다. 3.3.4 하천상 교량에 설치하는 출입사다리는 하류쪽으로 설치하여 홍수시 상류에서 떠내려오는 유송 잡물이 걸리지 않도록 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.5 교면 배수 3.5.1 일반사항 (1) 교면에는 배수를 원활하게 하기 위하여 필요한 횡단구배로 길어깨에 필요한 간격으로 충분한 크기의 배수구를 설치하여야 한다. (2) 상자형 교량 및 트러스 부재등의 폐단면 및 바닥판에서 구조상 물이 고이기 쉬운 장소에는 배수구를 설치하여야 한다. 3.5.2 배수구의 배치 (1) 배수구의 간격은 설계도서에 제시된 간격으로 설치하여야 한다. (2) 종단곡선이 오목하게 된 경우 중앙에 배수구를 설치하여야 한다. (3) 완화곡선구간 및 S곡선구간의 변곡점부근에서 횡단구배가 수평 또는 수평에 가까우므로 차도 양측에 배수구를 설치하여야 한다. (4) 교량신축이음장치의 상류측에는 반드시 배수구를 설치하여야 한다. (5) 교량신축이음부의 하단에는 배수관을 설치하여 교좌부 등으로 낙수되지 않도록 유의하여야 한다. 3.5.3 배수구의 설치위치 (1) 배수구의 설치높이는 교면포장 침투수의 배수를 고려하여 교면방수 시공면과 일치시켜 설치한다. (2) 배수구의 설치위치는 차도부와 연석이 접하는 부분에 설치한다. 다만, 부득이한 경우 연석 및 난간내에 설치할 수도 있다. 3.5.4 배수관의 형상 및 치수 (1) 배수관의 형상은 설계도서에 따르며 계획유량의 3배를 유하시킬 수 있는 단면으로 하여야 한다. (2) 배수관의 굴곡부는 가능한 한 적게하고 굴곡부는 뚜껑 붙인 청소구를 설치하여야 한다.	6-9-7 교량배수시설공 1. 일반사항 적용범위 1.1.1 이 시방은 교량의 배수공사의 일반적인 시공에 적용한다. 2. 재 료 2.1 재 료 2.1.1 배수관은 스테인리스관 또는 경질 염화 비닐관이어야 한다. 3. 시 공 3.1 시공일반 3.1.1 배수시설은 도면에 표시된 대로 시공하여야 하며 비록 도면에 있지 않더라도 배수시설 주변은 적절한 보강조치를 취하여야 한다. 3.1.2 포장구조물이 완공될 때까지 감독자가 지시하는 바에 따라 가배수공을 설치하여야 한다. 3.1.3 교량 신축이음장치의 상류 측에는 반드시 배수구를 설치하여야 한다. 3.1.4 교량 신축이음부 하단에는 배수관을 설치하여 교량받침부 등으로 낙수되지 않도록 유의하여야 한다. 3.2 배수구 설치위치 3.2.1 배수구의 간격은 설계도서 또는 감독자가 지시하는 위치에 설치하여야 한다. 3.2.2 배수구의 설치높이는 배수구 위치의 포장면 보다 20 mm 아래로 한다. 3.2.3 배수구의 설치위치는 차도부와 연석이 접하는 부분에 설치한다. 다만, 부득이한 경우 연석 및 난간 내에 설치할 수도 있다. 3.2.4 종단곡선이 오목하게 된 경우 중앙에 배수구를 설치하여야 한다. 3.2.5 완화 곡선구간 및 S곡선구간의 변곡점 부근에서 횡단경사가 수평 또는 수평에 가까우므로 차도 양측에 배수구를 설치하여야 한다. 3.2.6 배수구 설치는 강상판과 틈이 발생하여 누수가 되지 않도록 정밀용접 시공한다. 3.2.7 배수구는 부식방지를 위한 방청 및 도장을 한다.	• 도로공사표준시방서를 참조하여 공사시방서 작성요령에 따라 시방 내용을 보완함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
3.5.5 배수관의 설치방법 (1) 배수관은 연결방식으로 하고 유지보수가 용이하도록 설치한다. (2) 배수관을 수평방향으로 배치하는 경우에는 배수관경을 고려하여 지 시간격을 조정하여야 한다. (3) 배수관의 철물은 부식방지를 하여야 한다. (4) 경질염화비닐관을 사용하는 경우에는 관에 작용하는 온도응력을 고려하여 설계하여야 한다. ① 횡관이 2개 이상의 배수구와 직결되는 경우에는 중간에 1개의 신축 이음을 설치한다. ② 종관으로는 슬리브관을 사용하고, 접속부에는 접착제를 사용해서는 안된다. (5) 배수관에서 상부공과 하부공의 접속부에는 연결관을 두어 상하부를 연결한다. (6) 배수관의 구매는 3% 이상으로 한다.	3.3 배수관의 설치방법 3.3.1 배수관의 형상은 원형으로 하며, 설계도서에 다른 형상으로 명기된 경우를 제외하고는 직경 150 mm 이상이고 계획수량의 3배를 유지시킬 수 있는 단면으로 하여야 한다. 3.3.2 배수관의 철물은 부식방지를 위한 방청 및 도장을 하여야 한다. 3.3.3 경질염화비닐관을 사용하는 경우에는 관에 작용하는 온도응력을 고려하여야 한다. (1) 횡관이 2개 이상의 배수구와 직결되는 경우에는 중간에 1개의 신축 이음을 설치한다. (2) 종관으로는 슬리브관을 사용하고, 접속부에는 접착제를 사용해서는 안된다. 3.3.4 배수관에서 상부공과 하부공의 접속부에는 연결관을 두어 상하부를 연결한다. 3.3.5 배수관의 경사는 3 % 이상으로 한다. 3.3.6 배수관은 유도수로를 교각으로 연결하여 배수처리하며, 배수구의 위치는 지표에서 0.30 m 이격하는 것으로 한다. 3.3.7 배수용 강판은 교량하부에 충분히 고정 설치하여야 한다.	

구 분	최소단기 파괴하중(KN)	공 칭 폭 (mm)	공칭두께 (mm)
섬유보강재	25	85 ±3	1.6 ±0.3
	50	90 ±3	3.0 ±0.3
	100	90 ±3	5.5 ±0.3
철보강재	104.6	45 +3,-0.2	5 +0.3,-0.1

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	6-9-8 패널식 보강토 옹벽 1. 일반사항 1.1 적용범위 1.1.1 이 시방은 패널식 보강토 옹벽공사의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.3 참조규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS F 2312 흙의 다짐 시험 방법 KS L 5201 포틀랜드 시멘트 1.4 제출물 1.4.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 시공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 1.4.2 시험 성적서 2. 재 료 2.1 재료 2.1.1 시멘트는 KS L 5201에 규정된 보통 포틀랜드 시멘트와 일치하는 것이어야 한다. 2.1.2 콘크리트 28일 압축강도가 최소한 30.0 MPa(300 kgf/cm²)이어야 하며, 혼합공기량, 지연제, 촉진제 및 염화물을 함유한 어떠한 첨가제도 감독자의 승인없이 사용해서는 안된다. 2.1.3 섬유 보강재(friction tie)는 설계도에 표시된 바와 같은 길이와 허용차로 하여 합당한 규격을 사용하여야 하며, 본 공사에서는 화학섬유재 또는 철(steel)보강재를 사용하여 다음 규격 이상되는 제품을 사용하여야 한다. 표 6-9-8-1 섬유 보강재 규격	• 도로공사표준시방서를 참조하여 패널식 보강토 옹벽에 대한 시방 내용을 추가함.

체 번 호	체 눈금의 크기 (mm)	통과중량 백분율(%)	비 고
No. 18	100	100%	
No. 40	0.425	100 ~ 60%	
No.200	0.075	0 ~ 15%	
예외규정 (No. 200 통과량 15% 이상인 경우)	0.015	10%이하	
		10~20%	내부마찰각 25°이상 소성지수(PI) 6이하

최대입경	입경 100mm 이상의 함유율	입경 0.074mm 이하의 함유율	비 고
250 mm	5% 이하	25% 이하	세립분이 적당하게 혼 합되어 있어서 다짐효 과를 발휘할 수 있어 야 한다.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	2.1.4 모든 뒹채움 재료는 유기질 및 유해물이 함유되지 않은 재료로서 구조물의 뒹채움 쌓기는 다음 표에 준한다. 표 6-9-8-2 뒹채움 흙의 입도 2.1.5 자갈이 섞인 흙의 경우에는 200번체 통과율이 25% 이하인 것을 사용하며, 쇄석을 이용할 경우에는 다음 표와 같은 기준을 만족하여야 한다. 표 6-9-8-3 뒹채움 재료로서 쇄석이 갖추어야 할 조건 2.2 재료검사 2.2.1 기성제품의 채택은 압축강도시험과 육안검사를 근거로 하여 결정하여야 하며 압축시험의 결과 28일 소요 강도 이상인 경우에는 양생기간에 관계없이 받아들일 수 있다. 2.2.2 전면판은 7일 강도가 28일 소요강도의 60%를 초과하는 경우 벽면설치에 적합한 것으로 한다. 2.2.3 계약상대자는 필요한 샘플 채취 및 시험을 시행하여 감독자의 승인을 얻어야 한다. 2.2.4 최소의 소요강도를 결정하기 위한 압축강도 시험은 원통형 공시체에 대하여 시행하여야 하며 3개의 원통형 공시체중 최소한 1개는 매월의 생산분으로 제작하고 기성제품과 같은 방법으로 양생하여야 한다. 2.2.5 각개 제품은 규정 중 어느 하나의 요건이라도 맞지 않는 경우나 다음과 같은 결함 중 하나 또는 그 이상을 가진 제품은 폐기처분하여야 한다. (1) 불완전한 몰딩(moulding)으로 인한 결함 (2) 콘크리트면이 붕소상태(honey-comb)가 되거나 갈라진 결함이 있는 것.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.2.6 보강재는 사용전에 표면의 손상 유무를 확인하여야 하며 규격 및 품질의 균등성도 확인하여야 한다. 2.2.7 전면판은 부착 루프(loop attachment)의 손상을 방지하기 위하여 반드시 판과 판사이에 단단한 목재 받침대를 놓고 수평으로 보관하여야 하며 6단이상은 쌓지 않아야 한다. 3. 시 공 3.1 기초의 준비 3.1.1 구조물의 기초는 그 폭을 보강재의 길이와 같게 하거나 또는 초과하여 준비하며 벽체를 축조하기 전에 기초지반을 진동 로울러로 충분히 다져야 한다. 3.2 콘크리트 전면판의 기초 3.2.1 콘크리트 전면판의 기초는 각 판의 기초계획고(footing level)에 따라 무근 콘크리트의 수평 기초를 준비하여야 하며 전면판이 설치되기 전에 최소한 12시간동안 양생 시켜야 한다. 3.2.2 기초의 치수는 보통 깊이 150 mm이하 폭 0.40 ~ 0.50 m로 하며 지반조건에 따라 적절하게 보완되어야 한다. 3.2.3 지반의 고저에 따라 변화가 있을 때에는 기초도 이에 맞추어 높이를 전면판이 항상 수평하게 설치될 수 있도록 하여야 한다. 3.3 콘크리트 전면판의 설치 3.3.1 프리캐스트 콘크리트 전면판은 소형 크레인과 리프팅 빔(lifting beam) 또는 스프레더 빔(spreader beam)이라 하는 수평보로 연결하게 설치되어야 한다. 3.3.2 전면판을 들어 올릴 때에는 전면판 상부 양단부의 lifting point는 들어올릴 때 전면판이 뒤틀리지 않도록 설치되어야 한다. 3.3.3 lifting beam 및 이에 부수되는 기구는 전면판의 자중 및 운반에 충분히 견딜 수 있도록 제작되어야 하며 연결되는 고리는 거치하는 동안 벗어나지 않도록 세심한 주의를 가지고 제작되어 사용되어야 한다. 3.3.4 전판은 다른 판위에 놓여 있을 때 기 설치된 전판 양단에 있는 다웰바(dowel bar) 및 p.v.c 구멍(hole)에 맞추어 삽입하면 자연스럽게 설치될 수 있다. 3.3.5 섬유보강재는 한줄씩 끊어서 설치하지 아니하고 전면판에서 설치길이에 맞추어서 직경 16 mm 철근을 임시고정한 다음 벽체 한쪽 끝에서부터 지그재그로 설치한다. 3.3.6 섬유보강재의 이음은 2m의 겹이음으로 하여야하며 겹이음 위치는 임시 고정철근 위치에서 행하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.3.7 보강재의 끝부분은 밀봉재로 밀봉하여야 하며 다음 쌓기하기 전에 보강재가 팽팽하게 당겨져 있는가를 확인하여야 한다. 3.3.8 부착루프와 토글(toggle) 등 철(steel)제품은 지중에서 부식되지 않도록 아연도금, epoxy 또는 P.V.C로 코팅되어야 하며 취급시 코팅이 손상되지 않도록 주의하여야 한다. 3.3.9 뒷채움이 진행됨에 따라 전면판의 설치 순서대로 진행하면서 동시에 버팀목을 설치하여야 한다. 3.3.10 연직방향의 허용치 및 선형은 3.05 m (10 feet)에 대하여 6.35 mm (1/4 in)까지 이다. 3.4 뒷채움 시공 3.4.1 뒷채움 작업은 재료포설 및 장비다짐시 전면판의 변형에 특히 유의하여 다지고 뒷채움 작업은 전면판의 설치에 따라 실시하여야 한다. 3.4.2 뒷채움의 다짐두께는 200 mm정도로 하며 계약상대자는 규정된 밀도를 얻기 위하여 필요하면 다짐두께를 줄일 수도 있다. 3.4.3 뒷채움재의 포설작업은 벽체와 평행하게 시공하며, 특히 벽체 부근에서는 인력으로 포설함이 좋으며, 뒷채움 반입시 보강재 위를 직접 주행해서는 안되며 포설장비로 인하여 보강재가 손상을 받지 않도록 주의하여야 한다. 3.4.4 뒷채움재의 다짐도는 실내 시험치의 95% 이상이어야 한다. 3.4.5 뒷채움재의 다짐시 벽체에서 2.0m 이내에는 중장비의 접근을 막아야 하며 hand compactor 및 소형 다짐장비로 다짐하여 다짐부족이 되지 않도록 유의하여야 한다. 3.4.6 뒷채움재료는 반드시 설계도서에 명시되어 있는 재료를 사용하여야 한다. 3.5 기존 보강토 옹벽 설치구간 확장 3.5.1 기존보강토 옹벽구간에 접속하여 보강토 옹벽으로 확장시 섬유보강재의 유효포설 폭원이 확보될 수 있도록 충분한 뒷길이를 확보하여야 한다. 3.5.2 기존보강토 옹벽구간을 확장시 포장층 구간만 부분철거하고 하부는 매몰처리 하되 기존 보강토 옹벽 일부 철거시 하부구간을 먼저 매몰하여 보강토 옹벽 손상에 따른 유실이 없도록 주의하여야 한다. 3.5.3 기존보강토 옹벽에 인접하여 확장부 작업시 기존 보강토 옹벽이 손상을 받지 않도록 주의하여야 하며, 만약에 보강토 옹벽에 손상이 발생시 감독자와 협의하여 옹벽에 공백이 발생되지 않도록 적절한 조치를 취하도록 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	6-9-9 블록식 보강토 옹벽 1. 일반사항 1.1 적용범위 1.1.1 이 시방은 블록식 보강토 옹벽공사의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 관련 시방절 1.2.1 총칙편 2-4 공무행정 및 제출물 1.3 참조규격 1.3.1 한국산업규격(KS) KS F 2312 흙의 다짐 시험 방법 1.4 제출물 1.4.1 이 시방서 총칙편 2-4절 1.3에 따라 시공계획서를 작성한 후 제출하여야 한다. 1.4.2 시험 성적서 1.4.3 문양 설치계획도 1.4.4 설치 제품형식에 따른 구조계산서 및 상세도면 2. 재 료 2.1 제품의 구성 2.1.1 블록식 보강토 옹벽은 프리캐스트 콘크리트 블록, 보강재(그리드), 연결재로 구성되어 있다. 2.1.2 제품은 사용전에 감독자의 승인을 받아야 한다. 2.1.3 블록식 보강토 옹벽의 필터재와 보강토체는 배수가 잘되어야 하고 옹벽내의 물흐름은 정상류 상태로 가정한다. 2.2 흙의 종류와 물성치 2.2.1 보강토 옹벽에 사용되는 흙은 전면판과 보강토체를 지탱하는 기초지반, 전면판에서 뒤 방향으로 30~100 cm 정도로 설치하는 필터재 그리고, 이 층 뒤에 설치하는 보강토체(reinforced soil, 현장에서는 쌓기체로 알려져 있음)로 이루어져 있다.	• 도로공사표준시방서를 참조하여 블록식 보강토 옹벽에 대한 시방 내용을 추가함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	2.2.2 보강토체 및 전면판 아래의 기초지반 (1) 흙의 종류 보강토 옹벽의 기초지반에 사용하는 흙은 모래, 사질토, 화강 풍화토, 사력으로 한다. 또한 특별한 경우를 제외하고는 실트, 점토 및 유기질토는 뒷채움재나 기초재료에 사용해서는 안된다. (2) 만족스러운 기초지반이 되기 위해서는 다음과 같은 2가지 기본조건을 만족시켜야 한다. 가. 상부구조물을 지탱하는 기초지반의 전단파괴에 대해서 안정하여야 한다. 나. 고정하중과 활하중이 재하되었을 때 설계 허용침하량 이상의 침하가 발생하지 말아야 한다. (3) 지반안정조건에 만족하지 못할 경우에는 별도의 기초보강 방안을 수립하여 감독자의 승인을 득한 후 시공하여야 한다. (4) 보강토체 내의 간극수가 잘 배수되지 않을 경우에는 배수층을 둔다. 2.2.3 필터층의 흙 (1) 필터층의 흙 블록식 보강토 옹벽의 필터층에 사용하는 흙은 최대입경이 10~25 mm의 쇄석만을 사용하여야 한다. 세립분이 포함되어 있는 흙을 필터재료로 사용할 경우, 세립분이 수막을 형성하여 간극과 간극사이의 수로를 막아 필터층이 필터역할을 하지 못할 수도 있다. (2) 필터층의 폭 필터층의 폭은 0.30~1.0 m로 하고, 9.8 kN(1 tonf)의 다짐장비를 사용하여 다진다. 규정된 필터층의 폭 내 또는 이 층 근처에서 다짐롤러로 층 다짐을 할 때, 전면판이 앞으로 밀리므로 주의해서 다진다. 만약 밀렸을 경우는 밀린 전면판에 두꺼운 각목을 대고 망치로 가볍게 두들겨 이미 설치된 전면판과 평행하게 설치한다.	

체 번 호	체 눈금의 크기 (mm)	통과중량 백분율(%)	비 고
No. 18	100	100%	
No. 40	0.425	100 ~ 60%	
No.200	0.075	0 ~ 15%	
예외규정 (No. 200 통과량 15% 이상인 경우)	0.015	10%이하	
		10~20%	내부마찰각 25°이상 소성지수(PI) 6이하

최대입경	입경 100mm 이상의 함유율	입경 0.074mm 이하의 함유율	비 고
250 mm	5% 이하	25% 이하	세립분이 적당하게 혼 합되어 있어서 다짐효 과를 발휘할 수 있어 야 한다.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	2.2.4 보강토체 (1) 재료의 기준 보강토 옹벽의 뒷채움 재료는 표 6-9-9-1과 같은 기준을 적용할수 있다. 표 6-9-9-1 뒷채움 흙의 입도 자갈이 섞인 흙의 경우에는 200번체 통과율이 25% 이하인 것을 사용하며, 쇄석을 이용할 경우에는 다음 표와 같은 기준을 만족하여야 한다. 표 6-9-9-2 뒷채움 재료로서 쇄석이 갖추어야 할 조건 ① 1층 다짐두께는 200 mm, 다짐밀도는 최대 건조밀도의 95%이상으로 하는 것을 원칙으로 함. ② 다만, 시공시 보강재의 내구성이 확보되고 보강재와 뒷채움 재료의 마찰각이 설계시 고려된 값 이상으로 발휘될수 있는 경우 별도의 입도분포 및 다짐두께 기준을 적용할 수 있다. (2) 다짐방법 ① 전면판에서 1.5~2.0 m 까지는 인력다짐 또는 소형램머로 다짐을 수행한다. ② 다짐장비는 벽면에 평행하게 주행하여야 한다. ③ 뒷채움재의 포설은 벽면측에서부터 순차적으로 수행하여야 한다. ④ 다짐장비의 급정지, 급선회를 피하여야 한다. ⑤ 보강재 위에 뒷채움 재료를 포설하지 않은 상태에서 다짐장비가 주행하지 않도록 하여야한다.	

구 분	시험종류	시험기준	시험번호
블 록	압축강도(f_{ck})	24.0 MPa(240 kgf/cm ²) 이상	10,000개당 임의 3개
	흡수율	8% 이내	
그리드	최소인장강도에 해당하는 변형율	폴리에스테르 : 13%이내 고밀도 폴리에스테르:12%이내	10,000m ² 마다 3개 시편 제작·시험
	기타시험	제품에 따른 기준에 의거	”

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	2.3 품질관리 2.3.1 품질관리 표 6-9-9-3 품질기준 2.3.2 시험종목 (1) 최소인장강도와 이에 해당하는 변형률 (2) 인장변형률 2%와 5%에 해당하는 하중 (3) 항복응력과 이에 해당하는 변형률 (4) 경사와 위사의 인장강도 (5) 경사와 위사의 접점강도 (6) 장기설계강도 (7) 재질 (8) 코팅 원료	• 특수공정 시공 및 품질관리 지침서에 1000개당 임의 3개 1000m³ 마다 3개 시편을 제작 시험빈도로 규정하였으나, 시험 횟수가 과다 하여 축소 필요(현장의견 반영)

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3. 시 공 3.1 지반의 다짐 3.1.1 보강토체나 기초지반의 다짐두께는 1층의 완성두께가 200 mm 이하가 되도록 하고, 각 층마다 KS F 2312에서의 표준다짐시설(A1) 방법에 의해 정해지는 최대건조밀도의 95%이상의 밀도가 되도록 균등하게 다져야 한다. 다짐시 함수비는 특별한 명시가 없는 한 상기 시험법에서 구한 최적함수비의 건조측(dry side) 함수비를 사용하여야 한다. 그리고 필터층의 다짐두께는 1층의 완성두께가 200 mm 이하로 되도록 한다. 3.1.2 기초지반의 다짐롤러 통과회수는 층당 50회 이상으로 하고, 보강토체 내의 다짐롤러 통과회수는 층당 20회 정도로 하고 난 후에 상대 다짐도를 측정한다. 3.1.3 덤프트럭이 기초지반에 출입 가능하다면 덤프트럭에 흙을 충분히 실어 기초지반을 층당 15~20회 정도를 주행하면서 다진다. 이때 기초지반에 침하가 발생해서는 안된다. 다짐롤러의 통과회수에 따라 지반의 응력은 증가하다가 약 50회부터는 일정하다. 즉, 주어진 롤러를 사용하여 지반을 50회 이상 다졌을 때의 지반다짐효과는 없다는 것을 의미한다. 따라서 더 큰 지반다짐효과를 기대하려면 다짐에너지가 더 큰 롤러를 사용하여야 함을 알 수 있다. 3.1.4 다짐장비 보강토체와 기초지반의 다짐장비가 갖추어야 할 최소한 요건은 다음과 같다. (1) 양족식 롤러나 철륵롤러는 롤러드럼의 길이 방향으로 10 mm당 450 N (45 kgf)이상의 힘을 발휘할 수 있어야 한다. (2) 진동식이 아닌 철륵롤러는 접촉폭 10 mm당 450 N (45 kgf)이상의 힘을 발휘할 수 있어야 한다. (3) 진동식 철륵롤러는 중량이 최소 60.0 kN(6 tonf) 이상이어야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(4) 압축공기를 넣은 타이어롤러는 롤러의 전폭에 걸쳐 고른 다짐을 할 수 있도록 표면이 평활하고 동일 규격의 타이어를 가져야 하며, 최소 0.56 MPa(5.6 kgf/cm²)의 접촉압을 발휘하여야 한다. (5) 특수다짐효과를 얻기 위해서는 더 무거운 다짐장비를 사용할 수 있다. (6) 필터층 내의 다짐장비는 10.0 kN (1 tonf)으로 한다. 3.2 블록식 보강토 옹벽 설치방법 3.2.1 기초지반 정리 작업 (1) 보강토체 기초면에서 푸팅기초의 크기와 이 기초 위에 설치할 두 개의 블록(0.4 m)의 합 만큼 굴착한다. (2) 기초지반을 다진 후 기초지반의 안정성을 검토한다. 필요한 지반강도를 갖지 못하는 지반에서는 양질의 흙으로 치환 및 보강해서 기초지반을 안정화시킨다. (3) 옹벽면을 너무 과도하게 굴착한 지역은 3장 규정을 만족하는 뒷채움 재료로 치환하여야 한다. (4) 전면판의 수평을 잡기 위하여, 푸팅기초 상단면에 시멘트 모르타르를 10 mm정도 깔면서 첫 번째 블록을 설치한다. (5) 레벨기구로 수평을 잡은 후, 연결핀을 설치하고 2차 블록을 쌓는다. 이때 수평이 되지 않을 경우에는 블록위에 모래를 살포하여 수평을 맞추어야 한다. 쇄석이나 시멘트 모르타르, 그리고 기타 재료를 사용하여 블록 수평을 맞추어서는 절대로 안된다. (6) 푸팅기초 위의 두 개의 전면판 설치가 완료된 후, 블록 배면에 0.3~1.0 m 정도 폭으로 잔골재(쇄석)를 채우고, 9.8 kN(1 tonf) 다짐장비로 다짐한다. 그리고, 필터층 뒤의 뒷채움 흙을 쌓기 다짐한다. (7) 블록이 수평으로 설치되었는가를 알아보기 위하여 한 사람이 블록 위에 올라가서 좌우로 흔들어 본다. 만약, 블록간에 수평이 되지 않을 경우, 수평을 맞추기 위해 쇄석을 사용하면 전면판의 자중에 의해 입자가 파쇄되며 이로 인해 전면판이 움직여 전면판에서 가장 취약 부분인 연결판 근처에서 균열이 발생하게 된다. 만약, 시멘트 모르타르를 사용할 경우에는 시멘트 모르타르를 설치한 부분에 응력집중이 발생하여 전면판에 균열이 발생하게 된다. (8) 첫번째 벽돌 위에 흙입자가 있으면 두번째 벽돌을 수평 맞추기가 어렵게 된다. 따라서 첫번째 벽돌 위에 흙입자를 빗자루로 깨끗이 쓴 다음, 연결재를 삽입한다. (9) 블록간의 연결재 설치 작업이 정확하여야 하며, 블록 사이의 틈이 없도록 정확하게 조적작업을 하여야 한다. 만약 횡적간 틈이 발생하면 재시공을 하여야한다. 그리고 횡방향으로 블록 수평을 맞추기 위해 블록 위에 모래를 균등하게 살포하여야 그 블록주위의 블록들간에 추가적인 응력이 안생긴다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3.2.2 연결재 설치 연결재는 제품에 따라 핀방식, 키방식 등 다양하므로 제조회사의 규격에 따라 설치방법을 제시하고 감독자의 승인을 득하여야 한다. 3.2.3 블록설치와 뒷채움 (1) 블록내의 빈공간, 블록과 블록사이의 빈공간 그리고, 블록 배면쪽의 필터층(0.30~1.0 m까지)에 필터재료(배수용 잔골재)로 채우고, 소형 콤팩터로 다짐을 한다. (2) 뒷채움재는 반드시 배수성이 좋고 입자가 10~25 mm 크기이어야 한다. (3) 전면판을 잘못 설치하여 블록과 블록사이에 틈이 생겼을 때에는 이 틈으로 필터재료와 보강토체 흙 입자가 빠져 나올 가능성이 있으므로 블록사이의 틈을 실런트로 채워야 한다. 시공시에 틈이 5 mm이상 발생하지 않도록 주의하여야 한다. 3.2.4 블록설치와 조적 (1) 블록을 하단부 블록 두개 중앙에 거치시키고 옹벽 전면부 쪽으로 잡아 당겨 아랫단 연결재등을 이용하여 완전히 고정시킨다. 이후 같은 방법으로 수평과 수직방향으로 조적 작업을 한다. (2) 1층의 블록은 수평을 유지하도록 블록을 조적하여야 하며, 연직인 전면판인 경우에는 전체가 연직을 유지하도록 한다. 3.2.5 상단 캡(cap) 설치 최상단 블록 캡 설치의 옹벽 최상단 마무리 설치 과정으로 시멘트 모르타르 또는 접착제로 부착시켜 이탈되지 않도록 한다. 3.2.6 그리드 설치 (1) 보강재의 보강방향은 최소 주응력 방향(f_3)으로 설치하여야 한다. 다시 말하자면, 그리드의 경사(warp)방향이 옹벽벽체가 넘어지는 방향과 일치하도록 설치하여야 한다. 보강재의 최적보강방향은 최소 주변형률 속도(ϵ_3)방향이나, 보강토체의 역학적인 거동을 파악하지 못한 경우에는 고전적인 보강방향인 최소 주응력 방향으로 설치하여야 한다. (2) 전면판 아래의 기초지반을 다지고, 블록 2개를 지표면에 설치하여 뒷채움을 마친 후, 기초면부터 그리드를 설치한다. (3) 그리드 길이를 설계도면대로 절단하여, 전면판인 블록 위의 연결편에 고정시켜 뒷길이 만큼 수평으로 펼쳐 포설하고, 맨 뒷부분의 그리드는 못으로 고정시킨다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적 요
	(4) 그리드를 설치하는 방향은 외력을 받아 옹벽이 넘어가는 방향으로 경사(warp)를 설치하여야 한다. (5) 그리드 포설 작업이 끝난 후, 그리드 위에 완성 쌓기다짐 두께가 0.20 m정도 되도록 다짐을 한다. (6) 다짐 작업시 다짐밀도는 최소 95 %이상이어야 한다. (7) 그리드의 인장력을 향상시키기 위하여, 연결밴드로 그리드와 그리드를 서로 연결하여, 하나의 큰 그리드로 만든다. 이때 폴리에스테르(PE) 보강재의 횡적 겹침(overlap)은 60 ~100 mm 정도이어야 하고, 고밀도 폴리에틸렌(HDPE)은 횡적 겹침없이 설치한다. (8) 직선과 만곡되는 보강토체 부분에서는 그리드와 보강토체와의 마찰력을 확보하기 위하여 2개 이상 그리드를 포개(중첩시켜)서는 안된다. (9) 블록 위에서 그리드가 겹쳐지면 겹쳐지지 않는 부분보다 겹쳐진 두께만큼 더 올라가게 되므로 벽돌을 수평으로 맞추기 힘들다. 이때 어느 정도 겹치는 부분을 절단하여 수평을 맞춘다. 이렇게 절단하여도 그리드의 인장력과 연결성에는 문제가 없다. 3.2.7 보강토체 내의 다짐 작업 (1) 다짐 작업시, 블록 뒷면으로부터 최소 1m 이내에는 중장비 롤러나 포크레인을 사용해서는 안되며, 1m 이내 지역에서는 소형 콤팩터나 9.8 kN(1 tonf) 소형진동롤러를 반드시 사용하여야 한다. (2) 다짐 작업시 다짐밀도를 강화하기 위해 필요하다면 살수 작업도 병행할 수도 있다. (3) 다짐 작업 중에도 옹벽 전반부의 경사가 유지되도록 세심한 다짐작업을 하여야하며 매 그리드 설치 작업시마다 옹벽 전면부 블록이탈 방지와 경사각도 유지를 위해 측량 및 레벨 확인을 하여야한다. (4) 다짐작업 기준은 각 층의 벽돌조적작업이 일괄 완료된 시점에서 시작 하도록 한다. (5) 기초지반이나 보강토체의 흙을 다질 때 비로 인하여 함수비 변화가 생기는 층이 있어서는 안된다. 따라서 비가 올 경우나 올 확률이 있을 경우에는 비닐로 보강토체와 기초 지반면을 덮어 흙의 함수비 변화를 최소화하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	6-9-10 계측시설 1. 일반사항 1.1 적용범위 1.1.1 이 시방은 관련전문가에 의해 계측 시스템의 필요성이 요구되는 특수교량이나 장대교량의 구조적 변위와 응력을 분석키 위하여 설치되는 각종 계측기의 설치와 관리의 일반적인 시공에 적용한다. 1.2 제출물 1.2.1 시방서, 도면 및 자료 계약상대자는 계약체결후 2개월 이내에 제반계측 장비에 대한 도면, 자료 및 시방서를 승인용으로 제출하여야 한다. (1) 장비의 도면 (2) 기술시방서 (3) 설치를 위한 상세한 방법, 지침 및 도면 (4) 중량과 치수 목록 (5) 필요한 기타 자료, 도면 및 지침서 1.2.2 계측 계획서 (1) 다음 사항을 충분히 고려하여 계획을 수립하여야 한다. ① 공사의 개요 및 규모 ② 교량의 구조적 형태 ③ 공사의 공정 ④ 계측 목적, 계측 방법 및 시스템의 구성 ⑤ 계측기의 종류와 사양 ⑥ 계측 요원의 교육 ⑦ 계측기의 설치, 유지관리 방법 ⑧ 계측 결과의 수집 ⑨ 결과의 해석 ⑩ 데이터의 보관 ⑪ 결과를 유지관리에 활용하는 방법 (2) 교량의 이상을 조기에 효과적으로 감지할 수 있도록 계획되어야 한다. (3) 설치되는 계측기기는 장기적으로 유지관리 계측에 사용될 수 있는 내구성이 보장되고 성공된 사용실적이 있는 제품이어야 한다. (4) 구조적인 거동 및 안전성에 결정적인 영향을 미칠 수 있는 구간과 대표적인 단면을 선정하여 계측한다. (5) 설계도서 상의 계측항목은 교량의 구조해석, 시공 방법, 계측 결과의 활용 목적, 평가 수법을 명확히 이해한 후 선정되었으므로 특별한 사유가 없는 한 설계도서를 따라야 한다.	• 도로공사표준시방서를 참조하여 계측시설에 대한 시방 내용을 추가함.

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	1.2.3 취급설명서 및 부품책자 계약상대자는 계약체결후 2개월 이내에 취급설명서와 운전설명서를 제출하여야 한다. 각 측정계기에 대한 취급설명서에는 적어도 다음 사항이 포함되어야 한다. (1) 작동이론 ① 계기의 목적 ② 계기의 기본측정 원리 ③ 전형적인 적용을 나타내는 스케치, 블록 다이어그램 ④ 시스템의 측정범위 ⑤ 설치요령 (2) 설치순서 ① 설치기간중 필요한 도구, 예비품, 준비물의 총목록 ② 차후 측정자료 분석시 필요한 설치기간중 기록하여야 할 사항 (3) 작동 및 측정순서 ① 장비 측정준비 및 측정개시를 위한 세부적인 순서 ② 사용자 및 장비에 관련된 주의사항 ③ 계기 설치후 초기치를 얻는 방법 ④ 초기치 이후의 계측치를 얻는 순서 ⑤ 측정치에 의한 원인 및 영향분석에 사용될 수 있도록 매 측정시 기록하여야 할 시공 및 환경적 사항 ⑥ 측정시 필요한 도구 및 준비물의 목록 ⑦ 현장 DATA 기록 야장 ⑧ 완성된 현장 DATA 기록야장의 견본 (4) 보수 및 유지관리 ① 현장상태로의 보관에 관한 사항 ② 필요시 건전지 교체시기에 관한 사항 ③ 현장점검 사항 ④ 소모품을 포함한 예비부품의 추천목록 1.3 품질관리 1.3.1 계측의 측정단위 모든 통신, 기술내역서, 도면 등에서 측정단위로서 미터법을 사용하고 도면이나 인쇄물에서 다른 단위를 사용했을 때는 이에 상당하는 미터단위를 첨부하여야 한다. 1.3.2 혹한기 가동대책 재료의 선정이나 보호되는 끝마무리에는 혹한기에도 가동이 가능토록 전제되어야 한다. 1.3.3 명찰과 표찰 제품에는 지침표찰과 명찰을 부착하여야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	1.4 검사 및 시험 1.4.1 장비는 아래의 검사와 시험을 거쳐야 한다. (1) 현장에서의 인도시 검사 (2) 현장에서의 조립 완성후 시운전 1.4.2 각 계기의 공장에서 행한 시험 및 검사에 대한 체크 리스트의 사본은 각 계기와 함께 인도되어야 한다. 1.4.3 계약상대자는 공사기간중 수행될 일상적인 캘리브레이션에 대한 사항과 순서를 제공하여야 하며, 공사기간중 정기적인 캘리브레이션이 수행되어야하고, 각 계기의 기종 특성때문에 캘리브레이션이 필요한 경우 캘리브레이션 스티커에 캘리브레이션빈도와 캘리브레이션 연락처를 제시하여야 한다. 1.5 애프터 서비스 1.5.1 계약상대자는 공사시행중 소요되는 예비부품을 적시에 공급하여야 하며, 공사하자 기간내 발생하는 고장 등에 대하여는 애프터 서비스를 수행하여야 한다. 1.6 기술지도와 관리 1.6.1 계약상대자는 유능한 기술자를 현장에 투입하여 계측기 설치 및 관련작업에 대한 관리와 기술지도를 하여야한다. (1) 현장에서 장비의 포장 해체 (2) 장비의 정밀도 검사와 시운전 및 성능보증시험 (3) 계측기 설치 감독 (4) 감독자에 대한 기술지도 정보 및 자료제공 1.7 유지보수 공구 1.7.1 계약상대자는 공급한 장비의 적절한 보수관리를 위한 예상 유지보수부품 및 소모품 내역을 제공하여야 한다. 1.8 여유자재 1.8.1 장비는 효율적인 운전과 유지관리를 위한 모든 부속품을 갖추어야 하며, 계약상대자는 공급되어지는 부속품에 관해 사양서에 명시하여야 한다. 2. 재 료 관련사항 없음	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	3. 시 공 3.1 계측기의 설치 3.1.1 센서 설치 위치 각 계측 항목별 센서의 설치 위치는 설계도서에 표시된 바와 같다. 3.1.2 설치상 기술적 요구사항 (1) 계측시스템 구축 계획 ① 각 위치별 계측기 및 기타장비는 감독자가 승인한 도면 등과 같이 설치하여야 한다. ② 각 지점의 계측기기 및 기타 장비는 구조물에 손상을 최소화하고 경비절감/노이즈제거/유지관리가 용이한 최적 지점에 설치하여야 한다. ③ 계측자료의 전송은 일반전화선 또는 무선전화 등을 사용한 원격전송을 사용하며 케이블 연결 및 접속은 계약상대자의 과업에 포함되어야 하고, 통신규격은 측정장비 제원에 포함한다. ④ 전력은 우리공사가 공급하며, 계약상대자는 우리공사가 지정한 공급원으로부터 현장 계측기까지의 전력공급 계획을 계약상대자 계획에 포함한다. ⑤ 모든 전송장비는 향후 확장성 및 확대를 고려하여 계측시스템이 운영될 경우를 대비하여 전송장비 선정시 호환성을 고려하여야 한다. ⑥ 계측은 자동으로 수행되며 계측기로부터 계측자료를 원격계측실의 컴퓨터로 전송하여 원격컴퓨터에서 계측자료의 저장/분석이 가능하여야 한다. ⑦ 각 지점의 계측기기를 원격지에서 원격 제어하여 계측의 빈도를 조정할 수 있어야 한다. ⑧ 모든 센서는 항시 작동상태에 있어야하며 일정한 관리치 이상의 모든 측정값을 상시 측정 기록할 수 있어야 한다. ⑨ 계약상대자는 위의 사항을 만족시킬 수 있는 프로그램을 내장한 원격지 전용PC 및 정적 자동계측시스템을 현장에 구축하여야 한다. (2) 계측기기 선정 및 계측시스템 설치시 요구사항 ① 반영구적 자동화 계측시스템에 적합하도록 반드시 사용범위 및 정도, 내구성 등을 고려하여 계측기기, 장비 및 프로그램 등을 선정하여야 한다. ② 계측기기는 기본적으로 사용범위, 정도 및 내구성 등 우리공사가 제시한 계측기기 사양서의 요구조건을 만족하여야 한다. ③ 계측기기는 외부의 영향으로부터 충분히 보호되고 견고하게 설치되어야 한다. ④ 케이블의 경우, 영구계측용으로 적합한 형식을 선정하여 설치에 만전을 기하여야 하며 케이블 포설 계획을 설치계획에 포함시켜야 한다.	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	⑤ 계약상대자는 교량내부에 적당한 장소를 선정하고 자동계측기 설치를 위한 상세설계를 수행한다. ⑥ 자동계측기의 설치시 안정적으로 계측자료를 수집, 저장, 송신할 수 있도록 전원공급장치를 설치하고 안전장치, 제습장치, 항온장치 등의 부속기기를 설치하여야 하며 필요한 경우 진동의 영향을 받지 않도록 방진장치를 설치하여야 한다. (3) 계측시스템 장애진단 기능 ① 장애검출을 하여 장애위치 탐색기능이 있어야 하고, 성능 및 기능 동작 상태를 감시하여야 하며, 시스템의 장애상태가 원격지 터미널을 통해 표시되어야 한다. ② 모든 장애 사항들을 발생일자 및 시간을 초단위까지 기록하며 데이터를 중앙 계측실 컴퓨터로 전송하고 파일로 저장되어야 하며, 필요시는 원격지 전용PC에 표시하고 프린터로 출력할 수 있어야 한다. (4) 계측항목 및 수량 구조물별 계측항목은 시방서에 의하며 필요시 계측항목을 변경 또는 추가할 수 있도록 계약상대자는 설치 전 계측항목과 수량에 대해 감독자의 승인을 득하여야 한다. (5) 계측기간 및 빈도, 방법 ① 일반사항 본 계측시스템은 반영구적으로 운영될 계측시스템이므로 계약상대자는 전담 기술자를 배치하여 계측시스템의 설치 및 시험운영을 수행하여야 하고 최초 초기 거동 계측 보고서 작성을 위한 계측자료 획득 및 전송시 계측기기 및 계측시스템의 작동에 관련된 기술적인 사항에 적극 협조하여야 한다. ② 계측 방법 각각의 계측기기는 계측항목에 대한 계측치가 일정한 기준치 이상의 값을 갖는 경우 계측기기의 이상유무 및 오작동 등에 관한 자가 진단기능을 보유하여야 한다. 센서에 대한 자가진단 수행 후 일정한 기준치 값 이상의 계측치에 대해서는 보다 집중적으로 계측을 수행하도록 Triggering 기능을 보유하여야 하며, 자가진단과 Triggering 기능관련 H/W 와 S/W는 계약상대자가 부담 제공한다. ③ 측정빈도 계측항목에 대한 측정빈도는 평상시와 비상시로 구분할 수 있으며 계측빈도는 잠정적으로 제시하면 다음과 같이 정할 수 있으나 필요시 원격제어에 의해 변경이 가능하여야 한다. 가. 평상시 : 1시간당 1회 나. 비상시 : 1분당 1회	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(6) 계측설비 및 장비사양 ① 센서 및 데이터 로거의 선택 계측용 센서 및 데이터 로거를 채택하는 경우, 최소한 두 가지 이상의 다른 계측형식 또는 회사 제품을 비교한 후 영구계측용으로 적합한 최상품을 선택하여야 하며 이에 대한 근거를 명시하여야 한다. ② 초기화 및 교체시기 센서 및 로거의 초기화 방법에 대한 설명이 첨부되어야 하며 시간이 경과한 후 초기화가 재차 필요하다면 이에 대한 설명이 첨부되어야 한다. 또한 각종 센서의 교체시기 및 방법, 교체 후 초기화 방법에 대해 언급하여야 한다. ③ 온도 범위 각 센서 및 데이터 로거의 작동은 온도범위가 최소한 -20℃~60℃ 범위 내의 기후조건에서 연중 사용하는데 문제가 없어야 한다. 보온장치가 필요한 센서에 대해서는 이를 따로 기술하여야 한다. ④ 알람경보의 전송 계측치가 일정 관리기준치를 상회할 경우 계측실에서 경고음을 통해 알람경보를 제어할 수 있어야 한다. ⑤ 계측관련 S/W의 제공 계약상대자는 계측시스템과 관련된 모든 S/W 및 프로토콜, 즉 알람경보, 데이터 송수신, 자동 측정빈도 조절기능(Triggering기능 포함), 자가진단기능 및 그래픽기능 등의 실행 프로그램 및 원시 프로그램(Source Code)을 제공하여야 한다. ⑥ 계측데이터의 가공 및 저장 자동계측기에 저장되는 계측데이터는 일정주기(예 : 1주일 등)단위로 관리주체측에 자료 갱신이 가능하여야 하며 시스템 전문기관에서는 자료 갱신 및 모든 데이터베이스를 관리 운영하여야 한다. 3.2 모니터링 소프트웨어 3.2.1 각 센서로부터 기기로 전달되는 시그널들을 관리하고, 기기를 제어하며 시그널 데이터를 분석하는 일련의 모듈을 포함하는 종합기능의 컴퓨터 프로그램으로 하여야하며, 국가안전관리 정보시스템의 H/W 및 S/W와 호환성, 확장성을 고려 설계. (1) 계측기기제어 : 소프트웨어로부터 계측기기에 명령을 전달, 기기의 현재의 세팅 상태를 변화시킬 수 있어야 함 (2) 그래픽 I/O : 모든 기능은 그래픽을 바탕으로 하는 Menu-Based로 이루어져야 함(Graphic-Based Interaction)	

현 고속도로 전문시방서	개정 고속도로 전문시방서	적요
	(3) 실시간 시그널 디스플레이 : 기기로부터 전달되는 시그널들을 즉시 그래픽으로 디스플레이 가능하여야 함(Real-Time Signal Display) (4) 교량형상, 단면, 센서위치 등이 그래픽으로 구현되어야 함 (5) 시그널 처리 기능 ① 시그널 타입별, 센서 위치별 관리한계의 설정 ② 트리거링에 의한 자동 시그널 파일 관리 ③ 전기시그널의 공학적 파라미터로의 전환가능 ④ 공학적 파라미터로의 추출 가능 ⑤ 시그널 이상유무에 따른 교량 구조계의 현재 상태 판정 알고리즘 ⑥ 수시 및 주기별 시그널 분석 보고서 작성 가능 ⑦ 상태판정 이후 경보 발령 가능 ⑧ Pc-Based의 범용 언어 사용(C, Visual-Basic, C++,등) ⑨ 객체 지향형(Object-Oriented)모듈 작성 (6) 시스템운영 전문기관과 관리주체간의 유기적인 데이터 공유 기능 (7) 데이터베이스 및 관리 프로그램은 Sybase환경으로 개발·탑재 3.2.2 주요기능 (1) 교량관리 시스템 주화면 ① 현장의 전체적인 계측사항을 실시간 데이터를 통하여 그래프로 구현 ② 위험상황 발생시 알람기능 (2) 실시간 계측결과 그래프 각각의 센서에 대한 자세한 실시간 데이터를 사용자의 필요에 따라 자유롭게 구현 (3) 통계분석 구축된 데이터를 이용하여 구조물 통계분석 구현 (4) 유지보수 이력관리 ① 교량 각부의 유지보수 이력을 3차원 컴퓨터 그래픽을 이용하여 관리 ② 교량의 상태 정보를 보고서 양식으로 출력 3.2.3 교량의 유지관리를 위한 교량의 파라메타(기본 값) 획득 (1) 관리 한계치에 접근 등 이상거동 시 경보등의 조치발생 단계 계획 (2) 유지관리 파라메타 획득 ① 초기형상 및 계측기의 성능검사 및 초기치 설정 ② 초기치 설정을 위한 하중시험을 통하여 변형률, 처짐, 신축이음 변위 등의 각종 설치 센서로부터 응답을 계측, 분석하여 구조물의 안정성 평가의 기초자료로 활용함과 동시에 향후 유지관리를 위한 계측자료로 확보	